

Jaana Nevalainen

**Matkailun ja tienpidon
yhteiset kysymykset
Kaakkois-Suomen tiepiirissä**

Esiselvitys

Tiehallinnon selvityksiä 12/2007

Kannen kuva: Jaana Nevalainen

ISSN 1457-9871
ISBN 978-951-803-826-2
TIEH 3201038

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)
ISSN 1459-1553
ISBN 978-951-803-828-6
TIEH 3201038-v

Edita Prima Oy
Helsinki 2007

Julkaisua myy/saatavana:
asiakaspalvelu.prima@edita.fi
Faksi 020 450 2470
Puhelin 020 450 011



Tiehallinto

Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45100 KOUVOLA
Puhelinvaihde 0204 22 11

Jaana Nevalainen: Matkailun ja tienpidon yhteiset kysymykset Kaakkois-Suomen tiepiirissä. Esiselvitys. Kouvola 2007. Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri. Tiehallinnon selvityksiä 12/2007, 93 s. + liitt. 10 s. ISSN 1457-9871, ISBN 978-951-803-826-2, TIEH 3201038.

Asiasanat: tienpito, kunnossapito, palvelutaso; matkailu, maisema, maaseutu, rajanylityspaikat, viitoitus; vapaa-aika; elinkeinot

Aiheluokka: 30; 311; 70

TIIVISTELMÄ

Matkakokemus muodostuu monista tekijöistä. Siihen vaikuttavat matkalle lähdön motiivit, matkaan kohdistuvat toiveet ja odotukset sekä matkalla ja matkakohteessa koetut elämykset ja tapahtumat. Maantiellä liikuttaessa tiet ja niiden kunto, liikenneolosuhteet, levähdyspaikat, opasteet, liikenne- ja sääinformaation saatavuus sekä tiemaisema ovat oleellinen osa tie- ja matkakokemusta. Monien teiden vetovoima perustuu tieltä avautuviin avariin näkyymiin ja järvimaisemiin. Esteettisen elämyksen lisäksi avarat maisemat ja siistit tienpientareet lisäävät liikenneturvallisuutta.

Saavutettavuus määrittää matkailun ja tienpidon suhdetta. Saavutettavuudessa ei ole kyse vain fyysisestä etäisyydestä vaan myös matkailijoiden mielikuvista. Hyvät ja sujuvat liikenneyhteydet lyhentävät matkailijoiden kokemaa välimatkaa, vaikka fyysinen matka pysyisi samana. Tieliikenneyhteyksien kehittäminen on yksi kohteiden matkailulliseen asemaan vaikuttavista tekijöistä. Parantamalla saavutettavuutta, kuten opastusta ja tieverkkoa, vahvistetaan paitsi alueiden myös matkailuelinkeinon kilpailukykyä, kehittämismahdollisuuksia ja elinvoimaisuutta.

Itä-Suomesta matkailija löytää sen, mistä Suomi matkailumaana tunnetaan: luonnon ja järvet. Järvi-Suomen laajat vesistöt muovaavat vahvasti Kaakkois-Suomen matkailullista imagoa. Luonto-, maaseutu- ja kulttuurimatkailu ovat alueen maakunnissa merkittäviä elinkeinoja, mutta myös hyvinvointimatkailu esimerkiksi kylpylöihin kasvattaa jatkuvasti suosiotaan. Alueen matkailu on tyypillisimmillään kesämatkailua, jonka huippukausi ajoittuu heinäkuuhun. Talvikuukaudet, tammikuun alkuun sijoittuvaa venäläisten matkailusesonkia lukuun ottamatta, ovat varsin hiljaisia.

Suomen kaakkoiset maakunnat ovat tärkeä itärajan ylittävän matkailuliikenteen kohde- ja kauttakulkualue. Itäraja näkyy Kaakkois-Suomen teillä runsaana rekkaliikenteenä. Rajanylityspaikoille johtavien teiden jopa kymmeniä kilometrejä pitkät rekkajonot aiheuttavat vaaratilanteita muulle tieliikenteelle. Vilkkaan kansainvälisen tavara- ja matkailuliikenteen takia Kaakkois-Suomen tiepiirin teille ja niiden kunnossapidolle kohdistuu erityisiä paineita eri vuodenaikoina ja vaihtelevissa keliolosuhteissa. Toisaalta erilaisten liikennekulttuurien kohtaaminen tällä alueella asettaa erityisiä paineita opastusjärjestelmän kehittämiseksi.

Vapaa-ajan asuminen sekä luontoon ja maaseutuun perustuva matkailu ovat merkittäviä matkailumuotoja kaikissa Kaakkois-Suomen maakunnissa. Eri-tyisen suuri merkitys näillä matkailun muodoilla on Etelä-Savon maakunnan aluetaloudelle. Koska maaseutuun ja luontoon perustuvien matkakohteiden saavuttamisessa henkilöauto on välttämätön, on alemman tieverkon kunnolla huomattava merkitys aluetalouden kehittämisedellytyksien turvaamisessa. Alemman tieverkon kunnosta huolehtiminen, erityisesti kelirikko- ja talviaikaan, ei palvele ainoastaan matkailun tarpeita, vaan myös muut elinkeinot ja teiden varrella asuvat hyötyvät paremmin toimivista tieyhteyksistä. Maaseudun pientenkin teiden kunnolla on merkittävä vaikutus alueiden toimintaan ja aluetalouksien kehitykseen.

Useista hajallaan olevista matkailukohteista muodostuva matkailualue asettaa erityisen haasteen tieverkon ja opastusjärjestelmän toimivuudelle. Selkeillä opasteilla voidaan vaikuttaa paitsi kohteiden ja kulkureitin valintaan myös nopeuttaa ennakkointia ja helpottaa liikenteessä toimimista. Vetovoimaisten matkakohteiden sijainti suhteellisen pienellä alueella merkitsee matkailijavirtojen suuntautumista keskeisille matkailukohteille johtaville reiteille. Matkailualueen toimivuuden, imagon sekä matkailijoiden liikenneturvallisuuden kannalta on tärkeää, että teiden palvelutaso matkakohteiden välillä on hyvä ja kattava.

Keywords: road maintenance, service standard, tourism, landscape, countryside, frontier transit points, directional signing, leisure, business

SUMMARY

A personal travel experience is determined by a number of factors, such as the motivation for the trip and expectations concerning the journey and its destination. Traffic and road conditions, highway rest stops, signposting, the availability of traffic and travel information as well as the scenery along the roads are all integral parts of a road travel experience. The attractiveness of highways is often based on vistas and lake panoramas. Open landscapes and tidy hard shoulders contribute to both aesthetic appearance and road safety.

The level of accessibility to a tourist destination reflects the inter-relationship between tourism and road management activities. Accessibility is not only determined by physical distance but also by tourists' perception of distance. Smooth road connections shorten the distances experienced by road users, even if physical distances remain the same. The development of better road connections is a decisive factor in improving a region's status as a tourist destination. By improving accessibility through the, for example, improvement of the road network and increased provision of information, it is possible to strengthen the competitiveness, development potential and vitality of both regions and their tourist industries.

In eastern Finland, visitors can enjoy what Finland is best known for as a tourist destination, i.e. nature and lakes. The extensive waterways of the Finnish Lakeland shape the tourism image of southeastern Finland. Cultural, rural and nature tourism are long-established and important sources of livelihood in this region, but recently also wellness and spa tourism have raised their profile. Summer is the most important season, when, in July, the region's tourism activities reach their peak. With the exception of the Russian winter tourism season at the beginning of January, winter months are generally quiet.

Southeastern Finland is an important destination and transit area for cross-border tourism from Russia. The Russian connection also manifests itself through increased lorry traffic on southeastern Finnish road network. Long lorry tailbacks on the roads leading towards the border crossings can pose dangers to other traffic. The heavy freight and tourism-related traffic in challenging weather conditions puts additional pressure on the southeastern Finland's road network and its road management. The clash of different driving cultures also poses significant challenges for the development of traffic guidance systems.

Secondary homes as well as rural and nature tourism are important sectors in the southeastern Finnish tourism industry. This is particularly true for the regional economy of Southern Savo. Thus, the maintenance of the lower tier road network is an important prerequisite for the development of the regional economy, due to the fact that for these types of tourism activities the private car is indispensable. Well-maintained lower tier road networks, especially during wintertime and the season of frost damaged roads in spring, not only serve the needs of the tourism sector, but also the local population and businesses. The condition of small roads in rural areas has a significant influence on regional economies and activities therein.

A tourism region that contains several scattered tourist destinations poses particular challenges to the functioning of a road network and its traffic system. Clear traffic signs not only contribute to route selections but also help to improve traffic behaviour and anticipatory actions. A road network in good condition and with an extensive standard of service that connects the different tourist destinations is important for road safety and, in turn, secures the functionality and image of the southeastern Finnish tourist region.

ESIPUHE

Käsillä oleva esiselvitys kartoittaa matkailun ja tienpidon yhteisiä kysymyksiä erityisesti Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella. Työssä tarkastellaan matkailun ja tienpidon tutkimusta sekä Kaakkois-Suomen alueen matkailun tyyppi-
piirteitä. Lisäksi siinä kartoitetaan liikkumisen tarpeita ja tieverkon kehittämiskohteita. Erityisen tarkastelun kohteina tässä esiselvityksessä ovat itä-
rajan matkailuliikenne ja siihen liittyvät kansainvälisyyden haasteet, alemmalla tieverkolla tapahtuva luontoon ja maaseutu ympäristöön perustuva matkailu sekä Savonlinnan ja sen ympäristön muodostama matkailualue.

Esiselvityksen tarkoituksena on nostaa esiin näkökulmia ja ideoita jatkotutkimusta vaativista teemoista. Selvitystyössä käytetty aineisto on tätä silmällä pitäen koottu loppuun lähdeluetteloksi. Selvitystyössä on käytetty myös Kaakkois-Suomen tiepiirin Savonlinnassa 22.8.2006 järjestämän *Ratin takana – tiet matkailijan näkökulmasta* -seminaarin (ks. Liitteet 1–4) esityksiä ja työryhmäkeskusteluja. Mahdolliset jatkotutkimuskysymykset ovat muotoutuneet esiselvitysprosessin kuluessa siihen osallistuneiden vuorovaikutuksen tuloksena.

Esiselvityksen on laatinut erikoistutkija Jaana Nevalainen Joensuun yliopiston Alue- ja kuntatutkimuskeskus Spatiasta. Asiantuntija-apuaan työn lähtökohtien määrittelyyn ja viimeistelyyn ovat antaneet professori Arvo Pelttonen ja assistentti Mervi Hiltunen Matkailualan verkostoyliopistosta Savonlinnasta. Tiehallinnossa työtä ovat ohjanneet Kaakkois-Suomen tiepiirin ympäristöasiantuntija Hanna Kailasto ja Lapin tiepiirin asiakkuussuunnittelija Sanna Kolomainen. Lisäksi työn kommentointiin ovat osallistuneet suunnittelupäällikkö Yrjö Pilli-Sihvola, tienpidon asiantuntija Juha Laamanen, tienpidon suunnittelija Jussi Pitkälähti ja tietarkastaja Harri Hyyryläinen.

Kouvolassa kesäkuussa 2007

Tiehallinto
Kaakkois-Suomen tiepiiri

Sisältö

1	JOHDANTO	11
2	MATKAILU JA TIENPITO	13
2.1	Tienpitoa ohjaavat lainsäädäntö ja tienkäyttäjien tarpeet	13
2.2	Tie matkakokemuksessa	15
2.2.1	Matkailun reitit	15
2.2.2	Tien matkailullinen merkitys perustuu vetovoimatekijöihin	16
2.3	Katsaus tienpidon ja matkailun yhteyksiä tarkasteleviin tutkimuksiin	18
2.3.1	Tienpidon teemat matkailututkimuksissa	19
3	KAAKKOIS-SUOMI MATKAILUALUEENA	21
3.1	Etelä-Karjala	23
3.1.1	Venäläisten matkailu näkyy Etelä-Karjalan matkailutulossa	23
3.1.2	Maakunnan matkailukohteet keskittyvät Imatra–Lappeenranta-akselille	24
3.2	Etelä-Savo	25
3.2.1	Matkailu on maakunnan avaintoimiala	26
3.2.2	Maaseutu- ja vapaa-ajan asuminen muodostavat matkailun perustan	26
3.3	Kymenlaakso	28
3.3.1	Maakunnan vetovoimaisimmat kohteet sijaitsevat Kouvolassa ja Kotkassa	29
3.3.2	Matkailun vahvuutena sijainti vilkkaiden liikennereittien varrella	29
4	ITÄRAJAN MATKAILULIIKENNE	31
4.1	Itäraja vaikuttaa matkailuliikenteeseen	31
4.1.1	Matkat suuntautuvat lähialueille, Helsinkiin ja Järvi-Suomen kohteisiin	31
4.1.2	Venäläisten matkailun motiivit	32
4.2	Vieras liikennekulttuuri tuo ongelmia tieliikenteeseen	33
4.2.1	Matkailijat tien päällä – kansainvälisyyden haasteet	33
4.2.2	Vieras ympäristö ja liikennekulttuuri altistavat onnettomuuksille	34
4.2.3	Vastaus haasteisiin – tietoa teillä liikkumisesta ja liikennekulttuurista	36
4.3	Raskas liikenne leimaa Kymenlaakson pääteitä	37
4.3.1	Rekkaliikenne vaikuttaa matkailuliikenteen olosuhteisiin	38
5	MATKAILULIIKENNETTÄ ALEMMALLA TIEVERKOLLA	41
5.1	Luontoon ja maaseutuun perustuvan matkailun haasteet	41

5.1.1	Liikenneyhteysien kehittäminen parantaa kohteiden saavutettavuutta	42
5.2	Luontoon ja maaseutuun perustuvan matkailun tieverkko	43
5.2.1	Tieverkko ja sen palvelutaso	43
5.2.2	Yksityistiet osana matkailuliikenneverkkoa	44
5.3	Mökkimatkailu	45
5.3.1	Mökkimatkailu maakunnan kehitystekijänä	47
5.3.2	Mökkiläiset matkalla maalle	47
5.4	Maaseutumatkailu	50
5.4.1	Hiljaisuus ja maisemat maaseudun vetovoimatekijöinä	50
5.4.2	Etelä-Savo – maaseutumatkailun maakunta	51
5.5	Luontomatkailu	52
5.5.1	Toimivat liikenneyhteysdet välttämättömyys luontomatkailulle	52
5.5.2	Kansallispuistot luontomatkailun kohteina	53
6	TIE JA TIESTÖ MATKAKOKEMUKSESSA JA MATKAILUALUEEN MUODOSTAJANA	56
6.1	Savonlinna–Kerimäki–Punkaharju-matkailualue	56
6.1.1	Keskeiset matkailukohteet sijaitsevat kuntakeskuksissa	56
6.1.2	Tiet ja opasteet yhdistävät matkailualueita	57
6.2	Matkailukaupunki Savonlinna	58
6.2.1	Olavinkatu – maantie kaupungin keskellä	59
6.2.2	Matkailu ja keskustaliikenne	61
6.3	Punkaharju – tie maisemassa	62
6.3.1	Punkaharjun harjutie	63
6.3.2	Opasteet osana matkakokemusta	65
6.3.3	Opastusjärjestelmät elämysreittien tuotteistamisessa	68
7	YHTEENVETO – MATKAILUN JA TIENPIDON YHTEISET KYSYMYKSET	71
8	LÄHTEET	76
9	LIITTEET	94

1 JOHDANTO

Matkailu ja tienpito vaikuttavat toisiinsa. Matkailuelinkeinon tienpitoon kohdistuvat odotukset muotoutuvat sen omista kuljetustarpeista sekä matkakohteiden saavutettavuuden varmistamisesta. Matkailuelinkeinon omat kuljetustarpeet ovat suhteellisen vähäisiä verrattuna asiakkaan liikkumiseen palvelun saavuttamiseksi (Tiehallinto 2004a: 14). Siksi matkailuelinkeinolle on tärkeää, että sen asiakkaat eli matkailijat kokevat matkakohteeseen saapumisen mahdollisimman vaivattomaksi. Matkailuelinkeinon ja tienpidon suhdetta onkin tarkasteltava elinkeinotoiminnalle välttämättömien matkailijoiden liikkumisesta käsin. Tienpidolla muovataan matkailun toimintaympäristöä ja luodaan matkailun mahdollisuuksia; tieverkkoa sekä liikenneolosuhteita kehittämällä mahdollistetaan matkailun kehittyminen sekä poistetaan saavutettavuuden esteitä.

Kaakkois-Suomi on helposti saavutettavissa, sillä se sijaitsee suhteellisen lähellä Suomen keskusestuja. Matkailualueena Kaakkois-Suomi edustaa Suomi-kuvaa tyypillisimmillään: alue tarjoaa järviä ja luontoa, jotka ovat Suomen matkailun keskeisimpiä imagotekijöitä. Kaakkois-Suomi on suosittua kesämatkailun ja vapaa-ajan asumisen aluetta. Järviluonnon ja matkailureiteille avautuvien vesistömaisemien lisäksi alue tarjoaa lukuisia kulttuuri-kohteita Verlan ruukkialueesta Olavinlinnaa ja Lappeenrannan linnoitukseen. Kaakkoisten maakuntien alueella on myös monia suurtapahtumia, kuten Hamina Tattoo, Imatra Big Band Festival ja Savonlinnan oopperajuhlat. Alueen matkailutoiminta ei kaikessa noudata maakuntien ja tiepiirin rajoja. Esimerkiksi Heinävesi on tehnyt matkailumarkkinoinnissa yhteistyötä. Kiteen vuokramökkejä puolestaan markkinoidaan Savonlinnan alueen myynnin yhteydessä. Matkailualueen ulottuminen hallinnollisten alueiden yli antaa Kaakkois-Suomen tiepiirille matkailullisen kosketuspinnan Pohjois-Karjalan maakuntaan ja Savo-Karjalan tiepiiriin.

Suomen kaakkoisosassa on vahvaa suurteollisuuden aluetta, joten sen tiet ovat vilkkaita raskaan tavaraliikenteen väyliä. Erityisen voimakkaasti tavaraliikenteen määrään vaikuttaa alueen sijainti itärajaa vasten. Täällä sijaitsevat Suomen ja Venäjän välisen rajan vilkkaimmat rajanylityspaikat Vaalimaa, Nuijamaa ja Imatra, joiden kautta kulkee tavaraliikenteen lisäksi runsaasti matkailijoita. Kaakkois-Suomi on gateway-aluetta. Tästä johtuen alueella liikkuu kotimaisen tavaraliikenteen lisäksi paljon ulkomaisia rekkoja.

Kymenlaakson, Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon maakunnat kattavan Kaakkois-Suomen tiepiirialueella joudutaan sovittamaan yhteen kaksi täysin erilaista kuljetustarvetta: matkailuliikenne ja raskas tavaraliikenne. Viimeisen kymmenen, viidentoista vuoden aikana tapahtuneet nopeat yhteiskunnan, kaupan ja talouden muutokset ovat kasvattaneet voimakkaasti näiden molempien osuutta. Kaakkois-Suomen alueella liikenneinfrastruktuurin välityskyky on paikoin riittämätön kasvaneelle liikennemäärälle. Erityisesti Kotkan ja Haminan ohi Vaalimalle kulkeva VT 7 (E 18) on tullut tunnetuksi jopa kymmenien kilometrien pituisista rekkajonoista ja niiden paikalliselle liikenteelle aiheuttamista ongelmista. Tiet ovat kalliita investointeja, ja niiden suunnittelu on monivaiheinen prosessi. Toisaalta ruuhkat ja tästä seuraava liikenneturvallisuuden heikkeneminen voivat pitkällä aikavälillä vaikuttaa kielteisesti Suomen kaakkoisosien matkailuimagoon.

Tässä esiselvityksessä tarkastellaan tienpidon ja matkailun yhteisiä kysymyksiä sekä näihin liittyvää jo olemassa olevaa tutkimustietoa. Erityisen tarkastelun kohteina ovat itärajan matkailuliikenne, maaseutuun ja luontoon perustuva matkailu Etelä-Savossa sekä tien ja tiestön merkitys matkakokemuksessa ja matkailualueen muodostajana Savonlinnan seudun näkökulmasta. Näiden teemojen rinnalla käsitellään muun muassa matkailijoiden tieliikenneonnettomuuksiin liittyvää tutkimusta, tieyhteyksien vaikutusta matkakokemuksen saavutettavuuteen ja opastuksen merkitystä matkailuliikenteelle. Selvitystyön tulokset eli tienpidon ja matkailun yhteiset kysymykset on koottu työn loppuun. Tulevaisuuden tutkimuskysymykset on esitetty kunkin teeman lopussa.

2 MATKAILU JA TIENPITO

"Kun Matkailijayhdistys aikoo piakkoin julkaista maamme maanteiden automobiilikartan, olisi Yhdistys erittäin kiitollinen, jos automobiileilla matkustavat henkilöt hyväntahtoisesti lähettäisivät syyskuun kuluessa selityksiä niistä teistä, mitä pitkin ovat automobiileilla kulkeneet. Tähän nähden olisi erityisesti huomioon otettava seuraavat tiedot: tien koivuus, tasaisuus, suoruus, leveys, mäkisyys, rummut ja sillat sekä lautat."

(Matkailulehti, elokuu 1912 sit. Partanen 2000: 13)

Liikenteen ja matkailun suhde on perustavanlaatuinen, sillä matkakohteiden on oltava saavutettavissa (Cooper ym. 2000: 270). Saavutettavuuteen vaikuttavien tekijöiden kehittäminen on sitä tärkeämpää, mitä enemmän etäisyysskitkaa alueella tai matkakohteella on voitettavanaan. Saavutettavuudessa ei ole kyse vain fyysisestä etäisyydestä, vaan myös matkailijoiden välimatkaan liittämistä mielikuvista. Hyväkuntoiset tiet ja sujuvat liikenneyhteydet vaikuttavat positiivisesti välimatkaa koskeviin mielikuviin ja siten kohteen etäisyysskitkaan, vaikka fyysinen matka pysyisi sama. (Robinson 1976; Ritchie & Zin 1978; Kauppila 1997; Sharpley & Sharpley 1997; Müller 2002: 427; Nash & Martin 2003: 162–163, 165; Leminen ym. 2004: 56.) Matkailukohteen tai -alueen vetovoimaan ei vaikuta pelkästään se, millainen alue itessään on, vaan myös kohteen tosiasiallinen saavutettavuus: liikenneyhteyksien laatu, matkaan käytettävä aika, matkakustannukset sekä matkan varrella olevat palvelut. Matkakohteiden saavutettavuus on yksi keskeisistä matkailun haasteista, joihin tienpidolla voidaan vaikuttaa.

2.1 Tienpitoa ohjaavat lainsäädäntö ja tienkäyttäjien tarpeet

Tieliikenneyhteyksien kehittäminen on yksi kohteen matkailulliseen asemaan vaikuttavista tekijöistä. Koska ajallisen välimatkan kutistamisesta on tullut matkustamisessa yhä tärkeämpää, on hyväkuntoisen tieverkon merkitys matkailuliikenteessä kasvanut (Coltman 1989: 106; Davidson 1998: 105). Tie- ja liikenneinfrastruktuurin parantaminen on yksi keskeisistä tekijöistä matkailijoiden houkuttelemisessa (mm. Saarinen 1997; 1998; Aitchison ym. 2000: 46; Cooper ym. 2000: 270; Nash & Martin 2003: 164; Vesterinen 2006). Valtaosa matkailuliikenteestä on henkilöautoliikennettä, joten teiden kunto ja tieverkon kattavuus ovat oleellinen matkailualueiden muodostumiseen vaikuttava tekijä.

Maantielaki (2005/503) antaa reunaehdot tienpidolle, tieverkon kehittämiselle ja sen ylläpidolle. Tienpidosta vastaavan Tiehallinnon toimintaa ohjaavat myös liikennepolitiikka sekä Tiehallinnon omat tavoitteet, visiot ja niitä tukevat strategiat. Tiehallinnon toiminnan ja tienpidon suunnittelun lähtökohtana ovat tien käyttäjien eli asiakkaiden tarpeet. Tästä näkökulmasta Tiehallinnon keskeisin matkailijoille ja matkailuelinkeinolle tarjoama palvelu on tienpito, toisin sanoen tieverkosta ja teiden kunnosta huolehtiminen. Tiehallinnon vastuulla ovat myös levähdyspaikat palveluineen, viitoitus ja opastusmerkinät, museokohteiden (esim. tiet ja sillat) merkintä ja ylläpito sekä matkailutiet (kuten syksyllä 2006 avattu Ylläksen maisematie). Matkailijoille suunnattuja palveluja tarjotaan myös Tiehallinnon internet-sivuilla (www.tiehallinto.fi), joilta löytyy muun muassa tienumero- ja tietyökarttoja, tietoa tiesäästä, liikennehäiriöistä ja levähdysalueista (ks. liite 5).

Tiehallinnon toiminta ja keinot ovat paljolti lainsäädäntöön sidottuja. Tiehallinto ei voi suosia matkailuelinkeinoa, vaan sen on toimittava tasapuolisesti eri elinkeinojen kehittämisedellytysten järjestämisessä (Rinta-Porkkunen 2006). Matkailu on alueellisesti merkittävä elinkeino, ja sen merkitys on huomioitu esimerkiksi maakunnan liittojen strategioissa ja keväällä 2006 julkaistussa Suomen matkailustrategiassa. Sen yhtenä tarkoituksena on nostaa matkailu muiden kansantaloudellisesti merkittävien elinkeinojen rinnalle sekä lisätä sen arvostusta. Kokonaisuutena matkailuelinkeino on kuitenkin hajanainen toimija verrattuna esimerkiksi moniin vahvoihin teollisuudenaloihin (KTM 2006; Vesterinen 2006). Jotta Tiehallinto kykenisi toimillaan tukemaan matkailuelinkeinoja, on systemaattisen tiedonvaihdon ja vuorovaikutuksen kehittäminen keskeisessä asemassa. Keskinäiseen tiedonvaihtoon sisältyisivät esimerkiksi tieverkon kunto, liikenteen turvallisuus ja sujuvuus, viitoitus, tieympäristön hoito ja maisemointi, opastuksen ja muiden informaatiopalveluiden kehittäminen sekä tievarsipalveluiden taso ja riittävyys myös kansainvälisiä matkailijoita ajatellen. Edelleen matkailuelinkeinon ja sen toimijoiden on saatava tietoa toimintaympäristöönsä mahdollisesti vaikuttavista toimenpiteistä. Tiehallinnon ja matkailun vuorovaikutusta on tehostettu viime vuosina muun muassa nimeämällä matkailuyhdyshenkilö jokaiseen tiepiiriin. (Vuontisjärvi & Lämsä 2003.) Tämä helpottaa ja vahvistaa toimijoiden yhteydenpitoa ja siten molempien toimintakykyä alueiden kehittämisessä.

Liikenneyhteydet vahvistavat alueiden toimintakykyä

Toimivat liikenneyhteydet vahvistavat alueiden taloudellista toimeliaisuutta sekä alueiden ja yritysten kilpailukykyä. Tienpidon alueellinen merkitys muodostuu alueiden kehityksen mahdollistamisesta sekä toiminnasta osana alueiden kehitykseen vaikuttavaa suunnittelu- ja päätöksentekojärjestelmää (mm. Lampinen ym. 2004: 11). Tiehallinnolla ja matkailuelinkeinolla on yhteiset tavoitteet: aluetalouksien kehittäminen ja saavutettavuuden varmistaminen (Työryhmä 5 2006). Toimiva ja informatiivinen viitoitus ja opastus, hyväkuntoiset ja turvalliset tiet sekä ajantasaisen liikenne- ja keli-informaation saatavuus tien päälle tukevat matkailukohteiden saavutettavuutta ja sitä kautta aluetalouksien kilpailukykyä ja kehittymismahdollisuuksia. Sujuva saavutettavuus onkin nähty matkailun kehittymisen elinehdoksi Suomen matkailustrategiassa, jossa kiinnitetään huomiota matkailullisesti merkittävien teiden ja niiden palvelujen parantamiseen (KTM 2006: 46–47).

Matkailu on hyvin alueellinen ilmiö, joten sen tulo- ja työllisyysvaikutukset keskittyvät alueellisesti. Matkailun merkitys aluetaloudelle korostuu, mitä kauemmas suurista asutuskeskittymistä ja pääkaupunkiseudulta siirrytään (mm. Murpy 1991; Leminen 2002; Wallin & Liminka 2003: 14). Matkailu on yleisesti merkittävä talouspoliittinen tekijä, joka voi vaikuttaa aluekehitykseen ja tätä kautta alueella asuvien ihmisten elämisen laatuun.

Matkailukysyntä koostuu sekä ulkomaisten että kotimaisten matkailijoiden kulutuksesta kohdealueella, joten matkailuelinkeinolla on taloudellista merkitystä paitsi maakunnille myös kansantaloudelle. Esimerkiksi vuonna 2004 matkailun osuus bruttokansantuotteesta oli noin 2,4 %. Samana vuonna matkailun kokonaiskulutus oli Suomessa 9 miljardia euroa, josta ulkomaisten matkailijoiden kulutuksen osuus oli 27 %. (KTM 2006: 12.) Matkailua voidaan täten pitää merkittävänä elinkeinona Suomessa. (Tilastokeskus 2005b.) Kaakkois-Suomen alueella matkailu on merkittävä toimiala kaikissa

maakunnissa, mutta aivan erityistä merkitystä sillä on Etelä-Savossa. Siellä matkailulle tyypillisten toimialojen osuus bruttokansantuotteen arvonlisäyksestä on Kaakkois-Suomen suurin, 1,8 %. Etelä-Karjalassa vastaava osuus on 1,4 % ja Kymenlaaksossa 1,5 %. Myös matkailutoimialan työllistämien osuus kaikista työssä käyvistä on suurin Etelä-Savossa, 5,3 %. Etelä-Karjalassa vastaava luku on 5,1 % ja Kymenlaaksossa 4,4 % (Konttinen 2006: 27).

2.2 Tie matkakokemuksessa

Yleisesti matkailun määritelmänä käytetään maailman matkailujärjestön (WTO) yleismääritelmää. Sen mukaan matkailu on toimintaa, jossa ihmiset matkustavat ja oleskelevat tavanomaisen elinpiirinsä ulkopuolella olevassa paikassa korkeintaan yhden vuoden ajan vapaa-ajanvietto-, liikematka- tai muussa tarkoituksessa. Matkailu on talouden muoto, joka luo, myy ja tuoteistaa matkailun kohdealueita ja reittejä matkailijoille koettavaksi ja kulutettavaksi. Matkailua ilmiönä ei kuitenkaan ole helppo määritellä. Sen määrittelystä ei vallitse yksimielisyyttä myöskään matkailututkimuksen piirissä, eikä käsitteelle ole yhtä ja yleisesti hyväksyttyä määritelmää. Matkailu voidaan kuitenkin ymmärtää siirtymisenä paikasta toiseen sekä viipymisenä ja toimintana matkanteon kohteessa, mutta samalla matkailu on myös kokemus matkailijana olemisesta. (Saarinen 2001: 74–75.)

2.2.1 Matkailun reitit

Matkailusysteemi koostuu kolmesta osasta: kohde- ja lähtöalueesta sekä näitä yhdistävästä matkareitistä (Leiper 1979). Matkareittien verkko ja sen solmukohdat muodostavat matkailualueiden tukirangan, jossa matkailu pääosin tapahtuu (Vuoristo 2003: 147). Matkailuteistä on erotettu kaksi päätyyppiä: kauttakulkutiet ja matkailutiet (mm. Vuoristo & Hölttä 1992; Jacobsen 1996; Vuoristo & Vesterinen 2001: 80; Vuoristo 2003). Kauttakulkutiet vievät suoraviivaisesti kohteeseen, eikä tien maisemallinen vetovoima ole oleellista. Nämä tiet vetävät yleensä valtaosan niin matkailu- kuin tavaraliikenteestä ja niiden varrelta löytyy myös eniten levähdys- ja pysähdyspaikkoja sekä näihin liittyviä palveluja. Varsinainen matkailutie taas on dynaamisen matkailun kohde, joka on tiemaisemaltaan vetovoimainen ja tuotteistettu matkailukokonaisuus. Suomessa matkailun kauttakulkuteitä ovat runko- eli valtatie. Elämyksellisempiä matkailuteitä taas ovat esimerkiksi Via Karelia eli Runon ja Rajan tie, Kuninkaantie, Revontulten tie, Sininen tie sekä Jäämerentie. Muualla maailmassa vastaavanlaisia matkailuteitä ovat muun muassa viini- ja satutiet Saksassa sekä Route 66 Yhdysvalloissa (mm. Hall ym. 2000; Lehtolainen 2003). Kaakkois-Suomen tiepiirissä matkailullisesti vetovoimaisia teitä ovat esimerkiksi kantatie 62 Imatralta Puumalan kautta Mikkeliin sekä Parikkalasta Punkaharjun ja Savonlinnan kautta Juvalle kulkeva valtatie 14 (mm. Vuoristo & Hölttä 1992).

Matkailutiet

Perinteisesti matkailutiet on ymmärretty matkailutuotteina, tuotettuina ja nimettyinä tie- ja palvelukokonaisuuksina. Ne ovat maisemallisesti houkuttelevia oman alueensa näyteikkunoita, joiden vetovoimaa lisäävät erilaiset tienvarsipalvelut ja nähtävyyksistä kertovat opasteet. Tiehallinnon (2004a: 18,

27) määritelmän mukaan matkailutie on loogisen kokonaisuuden muodostava tiejakso, jonka varrelta löytyy myös teemaan liittyviä palveluita ja jonka vetovoimatekijät ovat luonteeltaan pysyviä. Matkailutie on pitkälle viety matkailutuote, jossa kaikki nähtävyydet ja palvelut löytyvät saman tien varrelta. Se on tie, jolla on yleiseen liikenteelliseen merkitykseen nähden poikkeuksellisen runsaasti matkailijoiden kannalta merkittäviä kohteita (Vuoristo & Hölttä 1992: 8). Tämän lisäksi sillä on erityinen matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiä ja alueen kilpailukykyä tukeva merkitys.

Tiehallinnon rooli matkailuteiden mahdollistajana

Tiehallinnolla on kolme erilaista roolia matkailuteihin liittyen: Ensinnäkin tiehallinto toimii viranomaisena, joka myöntää lupia matkailuteiden viitoittamiseen. Toiseksi tiepiirit osallistuvat alueellisen yhteistyön puitteissa erilaisten matkailutiehankkeiden kehittämiseen. Kolmanneksi tiepiirit välittävät omien tai yhteistyötahojensa kautta tietoa liikenteestä, teistä ja matkailupalveluista. (Tiehallinto 2004a: 11.) Tienpidon alueellisen vaikuttavuuden kannalta saatavuus on yksi keskeisistä tavoitteista, sillä toimiva liikennejärjestelmä on välttämätön paitsi aluekehityksen myös matkailuelinkeinon kehittymisessä. Matkailutiet ovat yksi tapa tukea alueiden elinvoimaisuutta ja kehitystä.

Matkailuteiden merkitseminen on yksi osa matkailuelinkeinoa ja tietyn alueen matkailutoimialaa palvelevaa viitoitusta (Tiehallinto 2004a: 11, 13). Matkailuteiden perustamisella on erityistä merkitystä siellä, missä matkailukohteet ovat hajallaan (Lehtolainen 2003: 9–10). Reitti perustetaan yleensä taloudellisista syistä: sen toivotaan lisäävän matkailijoiden viipymää ja rahankäyttöä sekä olevan kimmoke erilaisten palvelujen järjestämiselle. Matkailuteitä on luotu lähinnä eri alueiden tai yhteisöjen markkinointitarpeen mukaan, vaikka niiden menestystekijöitä tai kysyntää ei ole Suomessa tarkemmin selvitetty (Lehtolainen 2003: 10). Australian kansallinen matkailuorganisaatio on kiinnittänyt huomiota reittien menestystekijöihin. Näistä keskeisimmiksi on listattu matkailijoiden tarpeiden huomioiminen, tieverkon turvallisuus, reittien viitoitus, opastus ja markkinointi sekä tien varrelta saatavat palvelut (National Centre for Tourism 2001). Reittien menestyksen ja vetovoimaisuuden kehittämiseksi on tärkeää luoda erilaista rajat ylittävää yhteistyötä.

2.2.2 Tien matkailullinen merkitys perustuu vetovoimatekijöihin

Matkailutien merkitys korostuu, jos sillä itsellään on vetovoimaa, joka houkuttelee valitsemaan kyseisen reitin. Tien matkailullinen merkitys voi siis syntyä myös muusta kuin tuotetusta ja markkinoidusta imagosta, esimerkiksi tieltä avautuvista maisemista tai tiestä itsestään. Museoteilla on matkailutien ominaisuuksia, vaikka niiden vetovoima perustuu itse tien ominaisuuksiin. Museotiet ovat selkeästi rajattu ja määritelty ryhmä teitä, joiden hoitoa ja hallinnointia ohjataan Tiehallinnon perinnetyön käsikirjan (2003) ohjein (Tiehallinto 2004a: 13). Museotie- ja siltakohteiden valinnan perusteina ovat kohteen valtakunnallinen historiallinen ja kulttuurihistoriallinen merkitys, tie- ja siltahistoriallinen merkitys, tie- ja liikennehistoriallinen merkitys tai paikallinen erikoismerkitys (Tiehallinto 2002a).

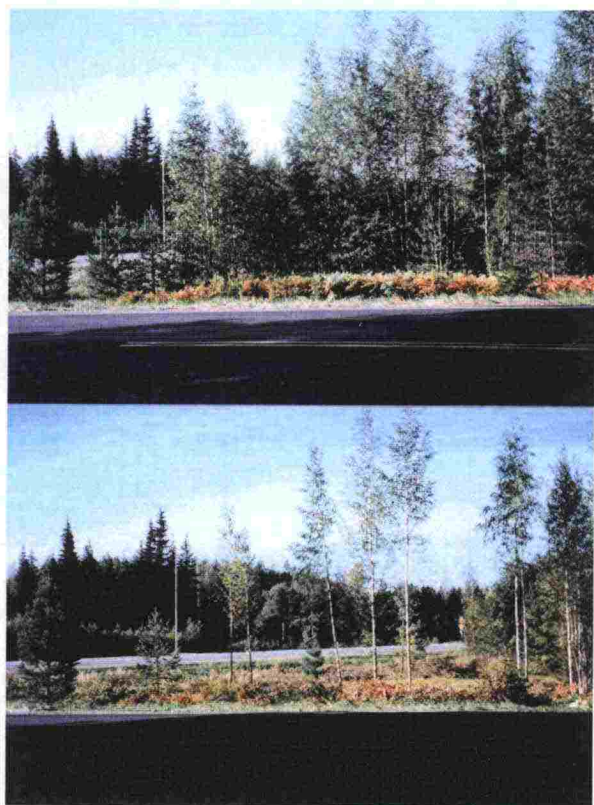
Matkareitin valintaan vaikuttavat tien varren palvelut ja maisemien vaihtelevuus

Tien ominaisuudet ja kunto sekä sen varrella olevat palvelut, kuten levähdysalueet ja niiden varustetaso, vaikuttavat tien valintaan (mm. Jacobsen 1996; Nijkamp ym. 1996; Tiehallinto 2004a: 14; Leppäkorpi 2005; Kolomainen 2006). Jens Jacobsenin (1996) mukaan reitin valintaan vaikuttavia tekijöitä ovat myös maisemien vaihtelevuus, sopivat taukopaikat sekä halu välttää ruuhkia. Reitin ja tien valintaan vaikuttavia tai sitä ohjaavia tekijöitä on tutkittu varsin vähän (Taplin & Qui 1997: 625). Myöskään tie- ja liikenneolosuhteiden vaikutusta autolla liikkuvien matkailijoiden matkakokemukseen ei ole juuri selvitetty.

Maisema osana tien elämyksellisyyttä

Monien teiden viehätys ja vetovoima perustuu niiltä avautuviin näkymiin ja ympäröivään maisemaan. Maisema onkin tärkeä kriteeri tietä ja ajoreittiä valittaessa. Viehättäviksi mielletyt maisematiet kulkevat usein korkeilla paikoilla tai vesistöjen tuntumassa tai ne ovat vanhoja maaseutumaiseman keskelle vieviä teitä. Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella erityisesti järvimaisemien avaaminen tiellä liikkujille tuo tiemaisemaan yhden alueen keskeisistä matkailullisista vetovoimatekijöistä ja vahvistaa tiestön merkitystä osana matkakokemusta. Maisemiltaan vetovoimaisilla teillä on erityinen matkailullinen merkitys, vaikka ne ovat olemassa itsessään, niiden varrella ei ole erityisiä palveluja eivätkä ne ole markkinoituja kokonaisuuksia. Myös tällaiset tiet olisi syytä ottaa matkailukäyttöön merkitsemällä ne esimerkiksi maisemateiksi, mikä korostaa niiden erityistä matkailullista merkitystä.

Tien maisema muodostuu kokonaisuudesta, jota tukevat tieympäristön erilaiset elementit. Näkymien avaaminen edistää maiseman kokemista ja siten tien ja matkailun elämyksellisyyttä. Myös tienvarsien taiteen tehtävänä on palvella tiemaisemaa ja matkailuelämystä (Kolomainen 2006). Toisaalta tienäkymän eri elementeillä voi olla, esteettisyyden lisäksi, turvallisuutta lisäävä merkitys. Avarat näkymät ja tienvierien pusikoiden raivaus lisäävät turvallisuutta, kun esimerkiksi tielle pyrkivät hirvet on helpompi havaita ajoissa. Samoin Punkaharjun harjutien kaiteiden uusimista koskevassa suunnitelmassa on otettu huomioon paitsi tiemaiseman kokonaisuus myös turvallisuutta lisäävät ominaisuudet (Valtonen ym. 2006).



Kuva 1 ja 2. Tievarsien siistiminen avaa maisemia ja parantaa liikenneturvallisuutta. Risteysnäkemä Lappeenrannasta ennen (yllä) ja jälkeen raivauksen.
Kuvat © Kaakkois-Suomen ympäristökeskus.

Talvi suomalaisen liikenneympäristön osana

Vuodenajat ja niiden mukana vaihtuvat sää- ja keliolosuhteet muovaavat osaltaan tiellä liikkumisen elämyksellisyyttä, sillä ne vaikuttavat autoilijan ympärillä avautuviin maisemiin ja liikenneolosuhteisiin. Talvi on yksi suomalaisen liikkumisympäristön ominaispiirteistä. Noin puolet vuodesta tie- ja liikenneolosuhteet ovat tavalla tai toisella talviset. Pimeys, lumi ja liukkaus sekä talvikauden lopulla sorateiden kelirikko vaikuttavat matkakokemukseen ja lisäävät ajoajan pituutta. Toisaalta talvi luo myös myönteisiä elämyksiä. Lumi ja siitä heijastuvat valot valaisivat pimenevän talvimaiseman, ja teiden ylle kaartuvat huurteiset puut vievät keskelle talvielämystä. Niin ikään talvi mahdollistaa jääteiden rakentamisen liikennöintiolosuhteiltaan edullisiin paikkoihin joko matkailukohteiksi tai välimatkaa lyhentäviksi talvireiteiksi.

2.3 Katsaus tienpidon ja matkailun yhteyksiä tarkasteleviin tutkimuksiin

Paikasta toiseen kulkeminen vaatii matkan mahdollistavia reittejä ja väyliä. Matkailu ja liikenne siis liittyvät aina tavalla tai toisella yhteen. (Lumsdon & Page 2004.) Tiet johdattavat matkailijan matkailukohteisiin ja mahdollistavat kiertelyn ja erilaisiin nähtävyyksiin tutustumisen. Lisäksi tiet luovat maisema- ja matkailumaakuvaa. Kunnossa olevat tiet ovat välttämättömiä matkailulle ja matkailuelinkeinon kehittymiselle. Matkailun ja tienpidon yhteistä rajapintaa on kuitenkin kartoitettu varsin vähän. Matkailua ja matkakohteiden kehitystä tarkastelevissa tutkimuksissa tieverkon kattavuus ja tieolosuhteet tulevat

esiin matkailulle ja matkailuelinkeinon kehitykselle tärkeinä kehitys- ja menestystekijöinä. Tutkimuksissa kuitenkin keskitytään pääosin matkakohteen muiden ominaisuuksien pohtimiseen, ja tieolosuhteet jäävät enemmänkin itsestäänselvyyksinä huomioiduiksi maininnoiksi. Niihin ei tutkimuksissa ole puututtu tarkemmin, vaikka monissa matkailijoiden kokemuksia kartoittaneissa selvityksissä tienpitoon liittyvät teemat nousevat esille.

2.3.1 Tienpidon teemat matkailututkimuksissa

Matkailututkimuksissa liikkumismuotojen, liikennevälineiden ja saavutettavuuden tarkastelu on keskittynyt lähes yksinomaan lentoliikenteen ja lentoyhteyksien sekä niiden matkailulle tuottamien vaikutusten pohtimiseen. Samalla tiet ja tieliikenne sekä autoilijan "mobiliikatsse" ovat jääneet tutkimuksissa vain toteaviksi maininnoiksi (ks. mm. Cooper ym. 2000; Walker & Page 2004). Tähän on kiinnittänyt huomiota Palhare (2003: 404), joka toteaa, että vaikka tieliikenne on yksi kaikkein tärkeimmistä matkailuun vaikuttavista tekijöistä, sitä ei juuri ole tutkittu, tai mielenkiinto näitä kysymyksiä kohtaan on vasta heräämässä. On tietenkin selvää, että maasta toiseen tai pidempiä matkoja siirryttäessä lentoliikenteestä on tullut koko ajan tärkeämpi matkailun ja matkailukohteen saavutettavuustekijä. Samalla näyttää kuitenkin unohtuneen, että jokainen lentomatkustaja käyttää matkustamiseen myös teitä ainakin siirtyessään lentokentältä matkailukohteeseen tai majoitukseen. Näin ollen tieverkosto ainakin täydentää saavutettavuusketjua, liikuttiinpa valtaosa matkasta lentäen, junalla tai laivalla. Tiet ja liikenneolosuhteet vaikuttavat merkittävällä tavalla matkakokemukseen. Niinpä matkailun ja tienpidon yhteisten kysymysten tarkastelulle ja tutkimukselle on olemassa selvä tilaus.

Kulkuneuvon valintaan vaikuttavat syyt

Useissa tutkimuksissa on selvitetty matkailijoiden matkoillaan käyttämiä kulkuneuvoja ja -muotoja. Selvitysten mukaan valtaosa kotimaanmatkoista tehdään henkilöautolla. Myös kaukomatkakohteissa autolla liikutaan usein. (mm. Kemi ja Mäkinen 1994; Marin 1995: 21, 26; Marin 1995b; Aronson 1997: 62; Pajunen ym. 2002; Etelä-Karjala 2003a; TAK 2004; Krzywacki ym. 1999; 2005; Hemmi 2005a; Boniface & Cooper 2005: 74; Tilastokeskus 2005d; WSP 2006.) Matkan pituus vaikuttaa kulkumuodon valintaan, mutta syitä tähän ei ole tarkemmin selvitetty. Myöskään tie- ja liikenneolosuhteiden vaikutusta kulkumuodon valintaan ei ole juuri tarkasteltu. Liikenneolosuhteissa, teiden kunnossa tai opastusjärjestelmissä ilmenneet puutteet nousevat ainakin mainintoina esille monissa matkailijoille suunnatuissa haastattelu- tai kyselytutkimuksissa. Sitä vastoin näiden puutteiden laatua ja niistä aiheutuneita ongelmia tai vaikutusta matkailukohteen tai automatkailun kokemiseen ei ole sen tarkemmin pohdittu. (mm. Malinen 1989; Kemi & Mäkinen 1995: 18; Marin 1995b: 21; Naalisvaara 1991: 26; Kiuru 1997; Suvilehto ym. 1997; Pesonen ym. 2000; Krzywacki ym. 1999; 2005; Vuoristo 2002: 206–213; TAK 2004.) Monet talvimatkailun kohteet sijaitsevat lento- tai raideliikenteen ulottumattomissa, ja niihin päästäkseen on ainakin osa matkasta kuljettava autolla. Talviset liikenneolosuhteet saattavat vaihdella paljonkin. Tästä huolimatta niiden merkitys talvimatkailuun ja -matkailukohteen valintaan vaikuttavana tekijänä on jäänyt selvityksissä matkakohteen muiden ominaisuuksien varjoon (mm. Koskela 1990; Keinänen & Virtanen 1998; Nummela & Pajunen 2003).

Tieverkon merkitys matkailualueen kehitykseen vaikuttavana tekijänä

Erilaisissa matkailustrategioissa ja -suunnitelmissa tieverkko ja teiden kunto on matkailun mahdollistaja, sen kehittymisen edellytys ja matkailukohteen imagoon vaikuttava tekijä (esim. Aho 1997; Etelä-Pohjanmaan liitto 1997; Etelä-Karjala 2003b; 2006; Etelä-Savo 2001; 2006; Lapin liitto 2003). Myös monissa tutkimuksissa, kuten Saariselän ja Lapin matkailun kehitystarkastelussa, tieverkon olemassaolo sekä sen kehittäminen ja kattavuus nähdään matkailun kehittymisen olennaiseksi edellytykseksi (mm. Saarinen 1996: 54; 1997: 25, 32, 34; 1998: 163; 2004: 105; myös Malinen 1989; Rantakokko 1991: 101; Vuoristo & Santasalo 1991; Owen ym. 1999). Tämä korostaa tieverkon ja tieolosuhteiden merkitystä matkailulle, vaikka asian pohdinta onkin jäänyt tutkimuksissa toteamusten tasolle.

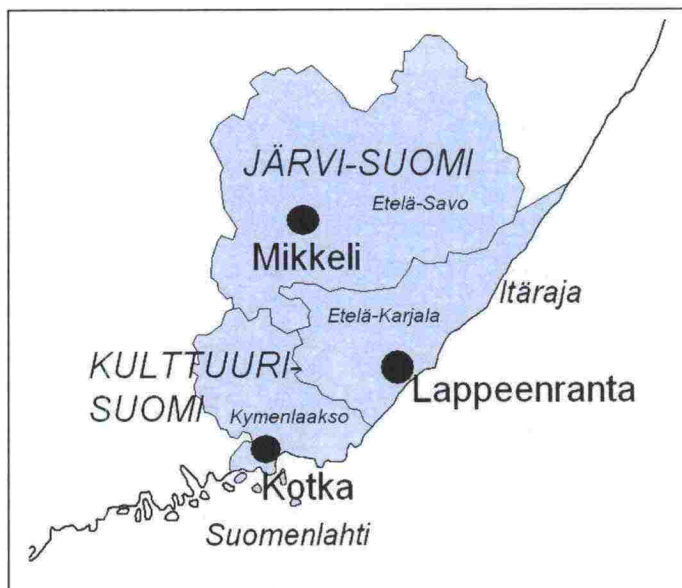
Maaseutu- ja luontomatkailua käsittelevissä tutkimuksissa tieverkon kattavuus ja kunto sekä tieverkon kautta tapahtuva kohteiden saavuttaminen todetaan tärkeiksi seikoiksi. Tarkempaa selvitystä vaille ovat jääneet autolla liikkuvien matkailijoiden sekä matkailuelinkeinon tiestöön kohdistamat tarpeet. Niin ikään tarkastelematta ovat jääneet tiestön kunnan tai liikenneolosuhteiden vaikutukset matkailijoiden reitin ja kohteen tosiasialliseen valintaan (mm. Nyberg 1995; Borg ym. 1998; Astikainen 1997a, 1997b; Cooper ym. 2000; Keane 2000; Eagles ym. 2002). Tienäkökulman puuttuminen on yllättävää maaseutu- ja luontomatkailun yhteydessä. Näiden matkailumuotojen kohteethan sijaitsevat usein kaukana keskuksista ja pääteistä, ja usein niiden saavutettavuuden parantamiseksi on pystyttävä vaikuttamaan myös välimatkaan liittyviin mielikuviin. Toisaalta juuri näille matkailun muodoille tieverkon palvelutaso ja kattavuus ovat merkittävät olosuhteita ja siten matkailun kehittymismahdollisuuksia luova tekijä.

Matkailun ja tienpidon yhteisten kysymysten tarkastelu on jäänyt vähälle huomiolle

Vaikka matkailun ja tienpidon yhteiseen kosketuspintaan pureutuvia tutkimuksia on vielä vähän, niiden perustavanlaatuinen yhteys tulee ilmi niin matkailututkimuksista ja maakuntien kehittämissuunnitelmista kuin Tiehallinnon selvityksistä. Samoin tienpidon merkitys matkailuelinkeinon olosuhteiden luojana sekä saavutettavuuteen oleellisesti vaikuttavana tekijänä näkyy erilaisissa selvityksissä ja tutkimuksissa selvästi. Tieverkon kattavuus, teiden kunto tai tienviittojen puutteet mainitaan merkittäväksi tekijäksi lähes kaikissa matkakohteiden saavutettavuutta tai matkalla oloa sekä matkakokemusta tarkastelevissa tutkimuksissa. Sen sijaan tienpidon toimenpiteiden vaikutus matkailuun sekä kysymysten laajemmat ulottuvuudet ja niihin syvällisesti vaikuttavat asiat ovat jääneet pohtimatta. Näitä tutkimuksista löytyviä mainintoja on koottu yhteen edellä. Esiinnousseita teemoja käsitellään tarkemmin itärajan matkaliikennettä, alemman tieverkon matkaliikennettä sekä laajalla alueella sijaitsevaa matkakohdetta käsittelevissä luvuissa 4, 5 ja 6.

3 KAAKKOIS-SUOMI MATKAILUALUEENA

Kaakkois-Suomen tiepiirin alueelle pääsee helposti ympäri Suomen. Matkailualueena tämä seutu on monipuolinen, sillä alue ulottuu rannikon kulttuuri-matkailualueelta Järvi-Suomen maaseutu- ja luontomatkailualueelle (mm. Hemmi 2005: 116). Matkailulliset keskittymät muodostuvat Mikkelin ympäristöön, Savonlinnan seudulle, Imatra–Lappeenranta-alueelle sekä Kouvola–Kotka-akselille lähiympäristöineen. Alueella on useita valtakunnallisesti vetovoimaisia matkailukohteita. Lisäksi seudulla on monia omatoimisen matkailun kohteita, joiden matkailijamäärät jäävät tilastojen ulkopuolelle.



Kartta 1. Kaakkois-Suomi matkailualueena.
Kartta © Jaana Nevalainen ja Lea Kervinen 2006.

Etelä-Karjalan, Etelä-Savon ja Kymenlaakson matkailun vetovoimatekijöitä ovat vesistöt, luonto ja maaseutu sekä lukuisat kulttuurimatkailukohteet ja erilaiset tapahtumat. Järvi-Suomen runsaat vesistöt ovat alueen matkailukuvaan leimaava piirre, ja ne ovat merkittävä osa myös alueen tiemaisemaa. Saimaan järviolueella on runsaasti vapaa-ajan asuntoja, ja vesistö on suosittua purjehdus- ja sisävesiliikennealuetta. Lappeenrannasta voi risteillä Saimaan kanavaa pitkin Viipuriin, Kotkasta puolestaan Suomenlahdelle ja Vieroon. Itärajan läheisyys tuo oman lisänsä Kaakkois-Suomen matkailukuvaan. Alueella on esimerkiksi Suomen sotahistoriaan liittyviä muistomerkkejä, kuten Salpalinja. Kaakkois-Suomella on erityinen asema gateway-alueena Venäjän ja Suomen sekä EU:n välillä. Tästä johtuen sen teillä liikkuu, alueen omaan teollisuuteen liittyvän raskaan tavaraliikenteen lisäksi, runsaasti ulkomaisia tavarankuljettajia. Alueella liikkuu paljon myös venäläisiä ostos- ja vapaa-ajanmatkailijoita. Matkailullisessa mielessä Kaakkois-Suomen teillä kulkevat liikennevirrat tuovat alueelle suuren matkailijapotentiaalin. Siksi alue ei saa jäädä vain passiiviseksi kauttakulkualueeksi, vaan siellä on toimittava aktiivisesti matkailun edistämiseksi. (Suomen matkailun kehitys 1997: 14; Palhares 2003: 404; Kosonen ym. 2006: 6.) Tässä työssä liikenneyhteyksien ja liikenteen sujuvuuden parantamisella on keskeinen asema.

Taulukko 1. Kaakkois-Suomen matkailukohteiden kävijämäärät vuonna 2005.
(Santasalo 2005; 65, 86–87; *MEK 2006a.)

Matkailukohde	Kunta	Yhteensä
Etelä-Karjala		
Kylpylä Taikametsä	Imatra	308 749
Imatra Big Band Festival	Imatra	51 000
Etelä-Karjalan taidemuseo	Lappeenranta	17 826
Etelä-Karjalan museo	Lappeenranta	12 453
Ratsuväkimuseo	Lappeenranta	5 126
Kotkaniemi	Luumäki	2 212
Wolkoffin talomuseo	Lappeenranta	2 055
Etelä-Savo		
Valamon luostari*	Heinävesi	160 000
Kenkävero	Mikkeli	138 118
Olavinlinna	Savonlinna	85 405
Savonlinnan oopperajuhlat	Savonlinna	68 254
Ollinmäen viinitila	Mikkeli	42 145
Kylpylähotelli Casino	Savonlinna	36 752
Lusto	Punkaharju	32 149
Taidekeskus Salmela	Mäntyharju	25 500
Savonlinnan maakuntamuseo	Savonlinna	25 293
Punkaharjun Kesämaa	Punkaharju	25 000
Lintulan ortodoksinen luostari	Heinävesi	20 000
Oskari - Linnansaaren luontokeskus	Rantasalmi	12 109
Päämajamuseo	Mikkeli	11 760
Nestori - Saimaan luontotalo	Savonlinna	9 504
Mikkelin taidemuseo	Mikkeli	8 961
Viestikeskus Lokki	Mikkeli	7 022
Mikkelin musiikkijuhlat	Mikkeli	3 820
Joroisten musiikkipäivät	Joroinen	2 435
Kangasniemen musiikkiviikot	Kangasniemi	2 200
Suursavon museo	Mikkeli	926
Taidekeskus Retretti***	Punkaharju	
Kymenlaakso		
Tykkimäen huvipuisto	Kouvola	237 000
Kotkan meripäivät	Kotka	150 000
Hamina Tattoo**	Hamina	92 770
Maretarium	Kotka	49 099
Arboretum Mustila	Elimäki	37 000
Verlan tehdasmuseo	Jaala	19 569
Viiniverla Oy	Jaala	19 120
Langinkosken keisarillinen kalastusmaja	Kotka	13 109
Mustila Viini Oy	Elimäki	12 027
Moision taide- ja pitokartano	Elimäki	10 545
Salpalinja-museo	Miehikkälä	9 500
Kymenlaakson maakuntamuseo	Kotka	7 469
Jäänmurtaja Tarmo	Kotka	6 585
Pelimannipäivät	Miehikkälä	5 913
Kouvolan pienoisorautatiemuseo	Kouvola	2 603
Anjalan kartanomuseo	Anjalankoski	2 581
Kultaan koskikeidas	Kotka	1 606

**Tieto vuodelta 2005, tapahtuma järjestetään joka toinen vuosi.

***Tietoa ei saatavana.

3.1 Etelä-Karjala

Etelä-Karjala on yksi Suomen vanhimpia matkailualueita. Jo 1800-luvulla sinne matkustettiin erityisesti Pietarista. Etelä-Karjalan maakuntasuunnitelmassa matkailu on mainittu yhdeksi maakunnan menestystekijöistä metsäteollisuuden, liikenneyhteyksien ja yliopiston rinnalla (Etelä-Karjala 2003b: 9–10; Etelä-Karjala 2006a: 9). Etelä-Karjalan maakunnan matkailulle antavat erityispiirteensä sen sijainti Venäjän rajalla Pietarin ja Viipurin talousalueiden läheisyydessä sekä rajaan liittyvä historia. Tämän lisäksi merkittävä erityispiirre ja vetovoimatekijä on Saimaa, jolla on huomattava merkitys koko maakunnan matkailuimagolle. Näitä matkailun vetovoimatekijöitä yhdistää Suomesta Venäjälle kulkeva Saimaan kanava.

Saimaan järviolue tarjoaa erinomaiset mahdollisuudet veneilyyn ja purjehdukseen. Vieras- ja palvelusatamia on Imatralla, Lappeenrannassa, Joutsenossa, Taipalsaarella, Ruokolahdessa ja Savitaipaleella. Lisäksi alueella on 36 retki- ja luontosatamaa, jotka sijaitsevat pääosin Taipalsaarella ja Joutsenossa. Kutveleen kanavan ja Lammassaaren luontopolun lisäksi maakunnasta löytyy lukuisia muinaisjäännöksiä lähinnä Ruokolahden, Taipalsaaren, Imatran ja Joutsenon alueelta (Etelä-Karjala 2005b).

3.1.1 Venäläisten matkailu näkyy Etelä-Karjalan matkailutulossa

Vuonna 2005 Etelä-Karjalan välittömäksi matkailutuloksi arvioitiin 121 miljoonaa euroa, josta venäläisten osuus oli noin kuudennes (Etelä-Karjala 2006c: 6). Venäläisillä ostos- ja vapaa-ajanmatkailijoilla on siis suuri merkitys Etelä-Karjalan matkailulle, ja he ovat maakunnan matkailumarkkinoinnin erityinen kohde (Etelä-Karjala 2003b: 11). Pääosa naapurimaasta tulevista matkailijoista tekee alueelle lähinnä lyhyitä ostos- ja vierailumatkoja, mutta pidemmät vapaa-ajan matkat, kuten kylpylälomat, kasvattavat jatkuvasti suosiotaan.

Maakunnan alueella on kaksi kansainvälistä rajanylityspaikkaa: Nuijamaa ja Imatra. Tämän lisäksi Helsingin ja Pietarin välillä kulkevat junat ylittävät rajan maakunnan alueella Vainikkalassa. Maakunnan intressinä on parantaa rajaliikenteen sujuvuutta ja rajalle johtavien liikenneyhteyksien toimivuutta. Erityiseksi ongelmaksi on määritelty Lappeenrannasta Nuijamaalle kulkeva reitti, joka on kapea ja mutkainen ja jolla on vain vähän ohitusmahdollisuuksia (Etelä-Karjala 2003a: 22). Vaikka pääpaino on ollut tavaraliikenneyhteyksien varmistamisessa, on rajaliikenteen sujuvuus nähty myös yhdeksi matkailun kehitykseen oleellisesti vaikuttavaksi tekijäksi (Etelä-Karjala 2003b: 9–10). Venäläisten osuus henkilöliikenteestä on ollut jatkuvassa kasvussa. Samaan aikaan myös raskaan liikenteen määrät ovat lisääntyneet maakunnan teillä. (Salanne ym. 2004; Etelä-Karjala 2003a: 16, 18; 2005a: 13; 2006a: 68.) Nämä seikat aiheuttavat paineita sekä Etelä-Karjalan tieverkolle että liikenneturvallisuudelle (mm. Etelä-Karjala 2003b: 38). Maakunnassa on pohdittu liikenneolosuhteita ja tiesäätä koskevan tiedon jakamista maakuntaan tuleville matkailijoille heti maakunnan rajalla (Etelä-Karjala 2003a: 27).

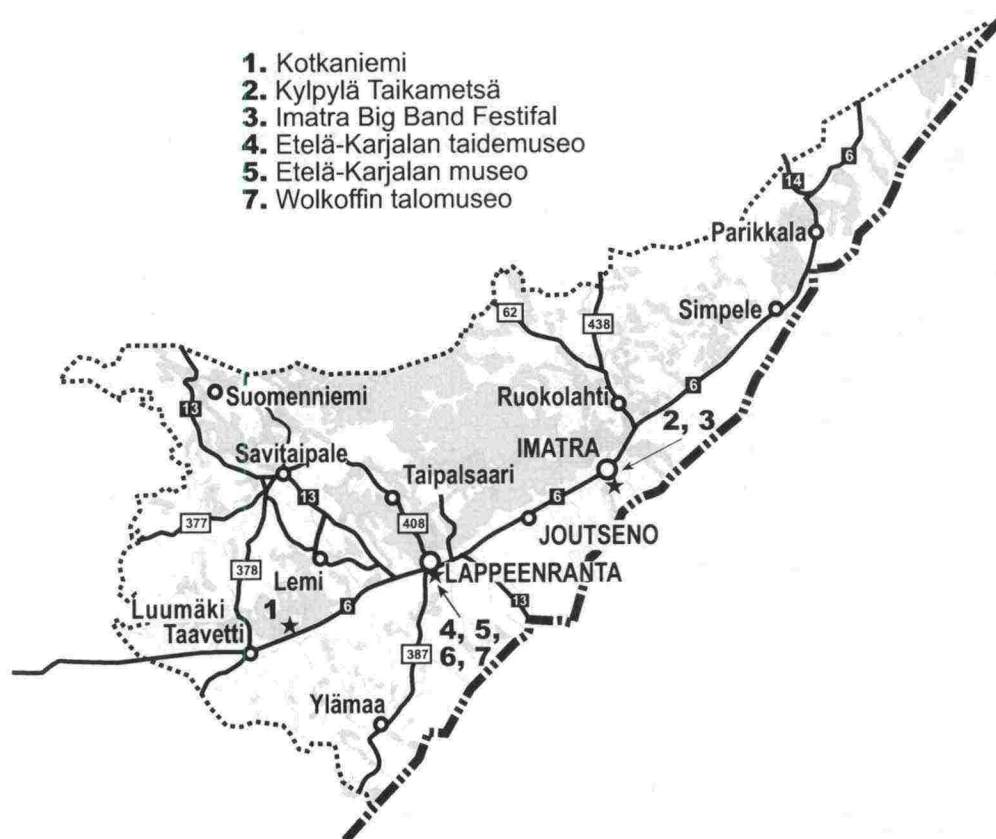
3.1.2 Maakunnan matkailukohteet keskittyvät Imatra–Lappeenranta-akselille

Maakunnan vilkkainta matkailuseutua on Saimaan järviolueelle sijoittuva Imatra–Joutseno–Lappeenranta-akseli. Sen vetovoimaisimmat kohteet ovat Lappeenrannan linnoitus, Saimaan kanava sekä Imatran kylpylä (ks. myös liite 6). Lappeenrannan linnoitusalueella sijaitsevat lähellä toisiaan kaikki kaupungin suosituimmat matkailukohteet, kuten Etelä-Karjalan taidemuseo, Etelä-Karjalan museo ja Hiekkalinna sekä itse linnoitus. Maakunnan tunnetuin tapahtuma on Imatralla järjestettävä Imatra Big Band Festival.

Imatralla on pitkät perinteet luontomatkailunkohteena sekä erityisesti venäläisten matkakohteena. Imatran koski ja sen ympärille vuonna 1842 perustettu Imatran kruununpuisto olivat 1800-luvulla ja vielä 1900-luvun alussa maamme ylivoimaisesti eniten matkailijoita puoleensa vetänyt luonnonnähtävyys (Hirn 1979: 11; Autio 2001: 25). Koski on nyttemmin valjastettu voimatalouden käyttöön, mutta sitä voi edelleen käydä ihailemassa koskinäytöksissä. Imatralla sijaitseva Kylpylä Taikametsä on kävijämäärillä mitattuna koko Kaakkois-Suomen vetovoimaisin matkailukohde. Vuosittain siellä vierailee lähes 310 000 matkailijaa. (Santasalo 2006: 86.) Vaikka matkailun huippu maakunnassa ajoittuu kesään ja erityisesti heinäkuuhun, ovat hyvinvointimatkailupalvelujen kehittäminen sekä ostosmatkailu tehneet matkailusta yhä enemmän ympärivuotista.

Mökkimatkailu painottuu maakunnan eteläosaan

Mökkeily painottuu maakunnan eteläosaan. Eniten mökkejä on Taipalsaaressa, Luumäellä ja Savitaipaleella. Kaiken kaikkiaan mökkejä on maakunnassa yli 20 000. Näistä 65 % on ulkokuntalaisten omistamia. Kaikkiaan ulkokuntalaisia mökkiläisiä on reilu 27 000. Vaikka vuokramökkeily on vielä melko vähäistä, ovat markkinat koko ajan kehittymässä. (Etelä-Karjala 2005b.)



Kartta 2. Etelä-Karjalan kansallisesti merkittävät matkailukohteet ja kansallispuistot.
Kartta © Jaana Nevalainen ja Kirsti Kyyrönen 2006.

3.2 Etelä-Savo

Etelä-Savon maakunta on Järvi-Suomen sydän; maakunnan pinta-alasta neljännes on järvien osuutta (Ryhänen 2003: 49). Maakunnan matkailullinen vetovoima perustuu paljolti järviluontoon, jota esitteleviä kansallispuistoja maakunnassa on kolme: Linnansaaren kansallispuisto Savonlinnan ja Rantasalmen alueella, Koloveden kansallispuisto Enonkosken, Heinäveden ja Savonrannan kuntien alueella sekä Repoveden kansallispuisto Mäntyharjun ja Kymenlaakson Valkealan rajalla. Linnansaaren luontokeskus Oskari Rantasalmella ja Saimaan luontotalo Nestori Savonlinnassa keräävät molemmat vuosittain noin 10 000 kävijää. Luontokokemuksia voi hankkia myös Siikalahden lintujärvellä Parikkalassa sekä Hytermän luonnonsuojelualueella Kerimäellä. Ristiinan Astuvansalmelta taas löytyvät Pohjoismaiden suurimmat kalliomaalaukset.

Vesistöt hajauttavat matkailualueen rakennetta

Järviluonnon lisäksi maakunnan vahvoja matkailun vetovoimatekijöitä ovat monipuoliset kulttuurikohteet ja -tapahtumat (ks. myös liite 6). Maakunta tarjoaa runsaasti mahdollisuuksia vapaa-ajan asumiseen ja maaseutumatkailuun. Matkailualueena Järvi-Suomen aluerakenne on runsaiden vesistöjen takia rikkonainen, ja sen matkailukohteet sijaitsevat hajallaan (Tanttu 2003: 42). Maakunnassa on kuitenkin kaksi selvää matkailun keskittymää, Savonlinna–Punkaharju-alue sekä Mikkeli–Mäntyharju-seutu. Savonlinnan, Punka-

harjun ja Kerimäen muodostaman alueen tunnetuimpia matkailukohteita ovat Olavinlinna ja Savonlinnan oopperajuhlat Savonlinnassa sekä Kerimäen puukirkko. Punkaharju on tunnettu kansallismaiseman halki kulkevasta harjutiestä. Sen muita vetovoimaisia kohteita ovat Metsämuseo Lusto, Taidekeskus Retretti, Valtionhotelli sekä Punkaharjun Kesämaa. Alueella on runsaasti vapaa-ajan asuntoja sekä mökkivuokrausta.

Mikkeli–Mäntyharju-seudun matkailun perustan muodostavat vapaa-ajan asuminen ja maaseutumatkailu. Seudulla sijaitsee myös valtakunnallisesti tunnettu kulttuurikohde Taidekeskus Salmela sekä maakunnan toiseksi vetovoimaisin matkailukohde Mikkelin Kenkäveron vanha pappila, jossa käy vuosittain 140 000 matkailijaa (Santasalo 2006: 87). Kohde on tunnettu puutarhastaan sekä käsi- ja taideteollisuusnäyttelyistään. Maakunnan matkakohteista suurimman kävijämäärän kerää vuosittain Heinäveden Valamon luostari, jossa vierailee 160 000 matkailijaa (MEK 2006a: 3).

3.2.1 Matkailu on maakunnan avaintoimiala

Matkailun merkitys Etelä-Savolle on suuri, ja se on yksi maakunnan kehittämisen avainklustereista (Etelä-Savo 2006: 21; ks. myös 2004). Etelä-Savoon suuntautuva matkailu on tyypillisimmillään kotimaista vapaa-ajanmatkailua, jonka huippu ajoittuu kesäkauteen, kesäkuusta elokuuhun. Alue onkin riippuvaisempi lyhyestä kesäsesongista kuin Suomen matkailu yleisesti. Maakunnan matkailutulo oli 2000-luvun alussa noin 104 miljoonaa euroa. Matkailijamäärä on pysynyt suhteellisen vakiona, eikä suurta kasvua ole viime vuosina tapahtunut. (Mm. Etelä-Savo 2003: 3, 29, Santasalo 2005: 24; Rautamäki 2005: 27.) Alueen markkinointi on suunnattu erityisesti noin 250 km säteellä asuville: kohdealue ulottuu pääkaupunkiseudulta Pietariin, Venäjän Karjalaan ja Keski-Suomeen. Suurimman matkailijaryhmän muodostavat kotimaan matkailijat. Ulkomaisten matkailijoiden osuus, joista enin osa on saksalaisia ja venäläisiä, jää alle 20 %:iin. Näistä venäläisten osuus on viime vuosina jatkuvasti kasvanut. (Etelä-Savo 2001: 3, 11; Etelä-Savo 2005: 6.)

3.2.2 Maaseutu- ja vapaa-ajan asuminen muodostavat matkailun perustan

Etelä-Savon maakunta on vahvaa maaseutu- ja mökkimatkailualueita. Vapaa-ajan asumisen suosio on lisääntynyt jatkuvasti; vuonna 2004 mökkejä oli 3,5 kertaa niin paljon kuin vuonna 1970. Tällä hetkellä Etelä-Savossa on kesämökkejä yli 43 000. Maakunnassa on hyvät mahdollisuudet vapaa-ajan asumisen lisäämiselle, ja sitä myös tuetaan kaavoituksella. (Etelä-Savo 2003; ks. myös taulu 2.) Kokonaisuutena maakunta on yksi suurimmista vapaa-ajan asumisen alueista koko maassa, sillä mökkimäärällä mitattuna se sijoittuu Varsinais-Suomen jälkeen toiseksi ennen Pirkanmaata (Etelä-Savo 2003b: 1; Tilastokeskus 2005b). Vapaa-ajan asumisen kehittämisen yhtenä tavoitteena on, että noin kymmenen vuoden kuluessa vapaa-ajanasuntojen määrä on kasvanut 60 000:een. Vapaa-ajanasunnoista runsaasti yli 40 000 on pelkästään omistajiensa käytössä. Mökkejä on maakunnassa erityisesti Mäntyharjun, Mikkelin, Kangasniemen, Puumalan, Savonlinnan ja Pieksänmaan alueella (ks. taulu 2). Vapaa-ajan asuminen jakaa maakunnan matkailukautta kesäsesonkia pidemmälle ajalle, sillä mökkejä käytetään suhteellisen paljon myös kevätkuukausina ja syksyllä aina lokakuulle asti (mm. Pit-

känen & Kokki 2005; Etelä-Savo 2003: 2). Valtaosa mökinomistajista on ulkokuntalaisia, joten mökkimatkoillaan he tekevät ostoksensa tavanomaisen elinpiirinsä ulkopuolella. Vapaa-ajan asumisen taloudellinen merkitys on kasvanut viime vuosina paitsi mökkimäärän lisääntymisen myös ympärivuotisen mökkeilyn lisääntymisen myötä.

Taulukko 2. Etelä-Savon vapaa-ajanasunnot seutukunnittain vuonna 2003.
(Etelä-Savo 2003b: 1.)

Etelä-Savon seutukunnat	Vapaa-ajan-asuntojen lukumäärä	Maakunnan ulkopuolisten omistamat mökit	% vapaa-ajan-asuntojen lukumäärästä
Juvan	10 300	4 841	47
Mikkelin	19 058	10 673	56
Pieksämäen	3 845	1 230	32
Savonlinnan	9 100	3 298	34

Etelä-Savo on maaseutumatkailun ykkösmaakuntia Suomessa, ja alueen matkailuyrittäjät ovat verkostoituneet (mm. Järvisydän) tehokkaasti erilaisten palvelujen tarjoamiseksi. Mökkivuokraus on maakunnan perinteinen maaseutumatkailutuote. Toiminta alkoi 1950–60-luvuilla ja muodostaa edelleen maaseutumatkailun rungon. Alueella arvellaan olevan noin 1200 vuokramökkiiä, joista noin puolet on vuokrattavissa suurten vuokramökkivälittäjien kautta. (Etelä-Savo 2001: 1; Martikainen 2003: 5.) Suomen maakunnista Etelä-Savossa on määrällisesti eniten maaseutumatkailuyrityksiä, joihin myös pääosa mökkivuokrausyrittäjistä lukeutuu. Tämän vuosikymmenen alkupuolella Etelä-Savon osuus koko maan maaseutumatkailuyrityksistä oli 14,9 % (302 kpl, koko maassa 2031 kpl). Maaseutumajoituskohteita näistä oli reilu 200. (Tenhunen ja Seppälä 2000: 24; Etelä-Savo 2001.) Maaseutumatkailu on lisääntynyt huomattavasti viime vuosikymmeninä, ja yli puolet maaseutumatkailuyrityksistä on perustettu vuoden 1990 jälkeen (Martikainen 2003). Yksi maaseutumatkailun ja samalla koko maakunnan vetovoimaisimmista kohteista on Ollinmäen viinitila Mikkelissä. Vuonna 2005 siellä kävi yli 42 000 vierasta (Santasalo 2005: 87). Maaseutumatkailun ja vapaa-ajan asumisen merkittävä osuus Etelä-Savon matkailussa kohdistaa paljon odotuksia alemman tieverkon palvelutasoon sekä sisäisten tieliikenneyhteyksien kehittämiseen (Etelä-Savo 2003a: 20; 2005b: 7).



Kartta 3. Etelä-Savon kansallisesti merkittävät matkailukohteet ja kansallispuistot.
Kartta © Jaana Nevalainen ja Kirsti Kyyrönen 2006.

3.3 Kymenlaakso

Kymenlaakson matkailun ydinalue sijoittuu Kouvolan, Kotkan ja Haminan muodostamaan kolmioon. Majoitusvuorokausilla mitattuna Kouvola on näistä kolmesta suosituin, jonka perässä seuraa Kotka ja Hamina. Haminan majoitusluvut jäävät tässä ryhmässä alle viidennekseen. (Tampereen yliopisto 2004: 8.) Kymenlaakson maakuntaohjelmassa 2007–2010 matkailu on nähty avaintoimialaksi, jonka mahdollisuudet muodostuvat maakunnan monipuolisuudesta: Venäjän rajan läheisyydestä, luonnosta, historia- ja kulttuurikohteista sekä veturikaupunkien matkakohteista (Kymenlaakso 2002 13, 2006a: 4–6; ks. myös liite 6). Maakunnan läpi virtaava Kymijoki sekä Suomenlahden merialue ovat Kymenlaakson matkailullista imagoa muovaavia luonnonelementtejä. Luonnon tarjoamat mahdollisuudet ja kansallispuistot ovat maakunnan matkailun vahvuuksia.

3.3.1 Maakunnan vetovoimaisimmat kohteet sijaitsevat Kouvossa ja Kotkassa

Kymenlaakson vetovoimaisin matkailunähtävyys on Tykkimäen huvipuisto Kouvossa. Vuosittain siellä vierailee lähes 240 000 matkailijaa. (Santasalo 2006: 86.) Maakunnan muita tunnettuja matkakohteita ovat Arboretum Mustila, Verlan tehdasmuseo, Langinkosken keisarillinen kalastusmaja, Haminan Bastioni sekä Kouvolan ravirata. Maakunnan tapahtumista ehkä kansainvälisesti tunnetuin on joka toinen vuosi heinä–elokuun taitteessa järjestettävä kansainvälinen sotilasmusiikkitapahtuma Hamina Tattoo, joka kerää noin 80 000 kävijää. Tätä suurempi tapahtuma on Kotkan meripäivät, johon osallistuu vuosittain noin 150 000 ihmistä. Kotkasta löytyy matkailijalle myös museolaivoja, kuten jäänmurtaja Tarmo, sekä lukuisia puistoja, joista Sapokka, Sibelius- ja Veistospuisto lienevät tunnetuimmat. Yksi Kotkan vetovoimaisimmista kohteista on muutama vuosi sitten avattu akvaariotalo Maretarium. Se on Suomen ensimmäinen kansainväliset mitat täyttävä Suomen vesiluonnon esittelykohde (Kymenlaakso 2003b: 20). Suomenlahden meriluonto sekä merireiteillä liikkuvat risteilylaivat tuovat osaltaan matkailijavirtoja maakuntaan. Tulevaisuudessa merireittien matkailijaliikenne vielä todennäköisesti vilkastuu: Kotkan ja Viron Sillamäen välinen matkustajalaivaliikenne lisääntyy suosiotaan, sillä reitiltä on yhteys Via Baltican kautta Keski-Eurooppaan.

Kansallispuistot ja viinitila Kymenlaakson maaseudun vetovoimatekijöitä

Luontomatkailussa maakunnan vahvuuksia ovat kalastus ja kansallispuistoalueet. Maakunnan pohjoisosassa ja osittain Etelä-Savon puolella sijaitseva Repoveden kansallispuisto on erämainen, kymmenien järvien muodostama alue. Valkmusan kansallispuisto Pyhtään ja Kotkan alueella puolestaan on tunnettu laajasta suoalueesta. Pyhtään, Kotkan, Haminan ja Virolahden alueilla sijaitseva Itäisen Suomenlahden kansallispuisto vie Suomenlahden saaristoon ja keskelle meriluontoa. Kymijoen kalastusmahdollisuuksia ja kalastusmatkailua on kehitetty Lohikymi-hankkeella (Kymenlaakso 2003b: 20). Kymijoen tunnetuimmat kalastuspaikat ovat Korkeakoski, Siikakoski ja Langinkoski. Luontokohteiden lisäksi Kymenlaaksossa on 60–70 maaseutumatkailun kriteerit täyttävää yritystä. Niistä 80 % tarjoaa majoitusta, 70 % ravitsemuspalveluita ja 60 % ohjelmalveluita. Vuokramökkitarjonta ei ole kovin suurta. Niiden osuus maakunnan kaikista maaseudun majoituspalveluista on alle koko maan keskiarvon. (Tampereen yliopisto 2004: 9.) Maaseutumatkailun vetovoimaisin kohde on Elimäellä arboretumin välittömässä läheisyydessä sijaitseva viinitila Viiniverla, jossa vierailee vuosittain yli 19 000 vierasta (Santasalo 2005).

3.3.2 Matkailun vahvuutena sijainti vilkkaiden liikennereittien varrella

Kymenlaakso mielletään vahvasti kesäkohteeksi, ja sen matkailun huippu painottuu Etelä-Savoakin selvemmin heinäkuuhun (Santasalo 2006: 23). Matkailullisesti maakunnan vahvuus on sijainti lähellä pääkaupunkiseutua sekä Venäjää ja Pietaria. Erityisesti Pietaria pidetään yhtenä keskeisenä matkailun kehittämisen mahdollisuutena (Kymenlaakso 2003b: 21; Kymen-

laakso 2006a: 13). Matkailijat toivat Kymenlaaksoon vuonna 2003 noin 140 miljoonan euron matkailutulon. Matkailu on kasvanut 1990-luvun lopulta kymmenisen prosenttia. Samaan aikaan Kymenlaakson ja Venäjän välisillä raja-asemilla rajanylitykset ovat lisääntyneet 30 %. Lisääntyneet tuttava- ja sukulaisvierailut selittävät osittain matkailutulon kasvun maakunnassa. (Tampereen yliopisto 2004: 6.) Venäläisten merkitys matkailijoina on suuri, joten Venäjän talouden muutokset ja siten Venäjältä tulevien matkailijoiden ostos- ja matkailumuutokset heijastuvat hyvin nopeasti maakunnan matkailutuloon.

Kymenlaakson tieliikenteeseen tuovat omat erityispiirteensä Venäjän raja, satamat sekä suuret teollisuuslaitokset, joiden tavaraliikenne kulkee samoilla teillä kotimaisten matkailijoiden ja kansainvälisen turistiliikenteen kanssa. Aluetta halkovat suuret liikennevirrat lisäävät potentiaalisten matkailijoiden määrää, mutta samalla ne aiheuttavat ongelmia ajoittaisten ruuhkien takia. Välytyskyvyltään riittämätön liikenneinfrastruktuuri on yksi keskeisistä tulevaisuuden kehittämiskysymyksistä Kymenlaakson alueella. (Ks. mm. Kymenlaakso 2003b; 2005c; 2006a.)



Kartta 4. Kymenlaakson kansallisesti merkittävät matkailukohteet ja kansallispuistot.
Kartta © Jaana Nevalainen ja Kirsti Kyyrönen 2006.

4 ITÄRAJAN MATKAILULIIKENNE

Itärajan matkailuliikenne on vilkastunut viimeisen viidentoista vuoden aikana, ja sama suuntaus jatkuu edelleen. Pääasiassa tämä johtuu Suomen lähialueilla tapahtuneista taloudellisista ja yhteiskunnallisista muutoksista, mutta taustalla vaikuttaa myös yleinen vapaa-ajan matkailun lisääntyminen. Vastaava ilmiö on nähtävissä kaikkialla maailmassa. Yleinen matkailun lisääntyminen on tuonut Kaakkois-Suomen teille suuren joukon ulkomaalaisia automatkoilijoita, joista valtaosa on venäläisiä. Ulkomaiset automatkoilijat sekä vilkas kotimainen ja kansainvälinen raskas liikenne antavat omat erityispiirteensä alueen matkailuliikenteelle.

4.1 Itäraja vaikuttaa matkailuliikenteeseen

Kaakkois-Suomen rajaliikenne on kasvanut jo 1990-luvun alkupuolelta lähtien, mutta aivan viime vuosina kasvuvauhti on hieman tasaantunut. Venäjän talouden muutokset heijastuvat herkästi matkustajamääriin. Esimerkiksi vuonna 2003 matkustajamäärät laskivat kaikilla muilla paitsi Imatran rajanylityspaikalla, joka avattiin kansainväliselle liikenteelle vuonna 2002 (Aira 2000: 2; Tilastokeskus 2005c; TAK 2004: 7). Vaalimaa säilyi vilkkaimpana raja-asemana, mutta osa Nuijamaan liikenteestä lienee siirtynyt käyttämään Imatran rajanylityspaikkaa (mm. Tilastokeskus 2000: 42; Salanne ym. 2004). Vuonna 2003 Kaakkois-Suomen rajanylityspaikkojen kautta kulki 4 659 177 matkustajaa, 1 736 756 henkilöautoa ja 36 006 linja-autoa. Tämä on 66 % kaikesta itärajan ylittävästä henkilöliikenteestä. Vaikka matkustajien kokonaismäärä raja-asemilla on hieman laskenut, on venäläisten matkustajien osuus siitä kasvanut. Vuonna 2003 67 % kaikista rajan ylittäneistä oli venäläisiä, ja heidän osuutensa on kasvanut edelleen. (MEK 2005b: 17; Salanne ym. 2004: 7–8.) Esimerkiksi talvikaudella 2004–2005 maahan saapui lähes 817 000 venäläistä. Tämä on 6 % enemmän kuin edellisenä talvena. (MEK 2006b: 7.)

Venäläinen matkoilija liikkuu Suomessa henkilöautolla

Suomalaisten tapaan venäläinen matkoilija liikkuu Suomessa useimmiten henkilöautolla. Lisäksi matkoilijat kulkevat matkoiluautolla, moottoripyörällä sekä matkoiluperävaunun kanssa. (Mm. Kiuru 1997; Pönni 1997; Krzywacki 1999; 2005; Pesonen ym. 2000; Nummela & Pajunen 2003.) Tämä näkyy ulkomaisten kuljettajien suhteellisen suurena osuutena erityisesti Kaakkois-Suomen teillä. Henkilö- tai pakettiauto on selvästi suosituin kulkuneuvo kaikentyyppisillä matkoilla. Ostos- ja työmatkoista lähes yhdeksän kymmenestä tehdään henkilöautolla. Vapaa-ajanmatkoilijoista vain noin kuudennes matkustaa linja-autolla. (TAK 2004: 22; Krzywacki 2005: 63.)

4.1.1 Matkat suuntautuvat lähialueille, Helsinkiin ja Järvi-Suomen kohteisiin

Kaakkois-Suomen tiepiirin alue on venäläisten suosima loma- ja hyvinvointimatkoilun kohde, ja suosio on jatkuvasti lisääntymässä. Tiepiirin alue on samalla myös matkoilun gateway-alue, jonka kautta venäläiset matkoilijat suuntaavat muualle maahan, esimerkiksi pääkaupunkiseudulle, Tahkon ja Kolin hiihtokeskuksiin sekä Kainuuseen (mm. Airo 2000: 2; MEK 2003: 44; MEK 2005b: 14). Hyvien ja toimivien liikenneyhteyksien merkitys, ennen kaikkea tieverkon kunto ja tieliikenteen sujuvuus, korostuu gateway-

alueella. Tämä on tärkeä osa alueen ja sen matkailun keskeisiä menestystekijöitä (SMAK 1997: 8; Kosonen ym. 2006).

Tutkimusten mukaan venäläisten yleiset ostos- ja vapaa-ajanmatkakohteet ovat Helsinki, Lappeenranta, Virolahti Vaalimaan kyljessä, Kotka, Hamina sekä Imatra (Kiuru 1997; MEK 2006b; Salanne ym. 2004: 36; TAK 2004: 12). Kaupunkeihin matkataan ennen kaikkea ostos-, työ- tai liikematkoiille sekä vierailulle sukulaisten tai tuttavien luokse. Vapaa-ajanmatkailussa venäläisten yleisin matkailukohde on kuitenkin Järvi-Suomi, joka on suosituin matkakohde matkan tarkoituksesta riippumatta (MEK 2005b; 200b: 6: 5, 8; Krzywacki 2005: 35–36). Järvi-Suomesta haetaan järvimaisemia ja luontoa, jotka ovat noin joka kolmannelle venäläiselle Suomeen matkustamisen tärkeimmät syyt.

Matkailijavirrat kuormittavat rajan lähialueen tiestöä

Suuri osa rajan ylittävästä henkilöliikenteestä suuntautuu rajanylityspaikkojen lähialueille. Etenkin Imatran ja Nuijamaan kautta kulkeva liikenne kuormittaa lähiseutujen tiestöä. Imatran rajanylityspaikalta liikenne suuntautuu lähinnä seututielle 396 Imatran ja raja-aseman välille sekä valtatielle 6. Nuijamaalta liikennevirrat suuntautuvat Lappeenrannan suuntaan valtatielle 13 sekä valtatie 6 suuntaan. Vaalimaan kautta kulkeva henkilöliikenne suuntautuu pääasiassa Helsingin ja Pietarin väliselle tieosuudelle valtatielle 7 (E18) sekä Lappeenrannan suuntaan seututielle 387. Suurin liikennemäärien kasvu on tapahtunut Vaalimaan ja Kotkan välisellä tieosuudella. Liikenne on viime vuosina lisääntynyt myös valtatie 6 ja 7 yhdistävillä valtateilla 15 ja 26. (Kymenlaakso 2003a; Salanne ym. 2004: 35–37.)

4.1.2 Venäläisten matkailun motiivit

Venäläiset ovat viime vuosina nousseet suurimmaksi ulkomaiseksi matkailijaryhmäksi Suomessa (Krzywacki 2005: 15), ja maamme on ollut venäläisten suosituin ulkomaan matkustuskohde koko 2000-luvun ajan (MEK 2005b: 17). Suomi vetää venäläisiä puoleensa läheisen sijaintinsa ja hyvien tieyhteyksien ansiosta (MEK 2003: 43). Tänne tehdään sekä työ- ja liikematkoja että vapaa-ajanmatkoja. Venäläisten matkailulla on selvää taloudellista merkitystä Itä-Suomen alueella, jonne valtaosa venäläisten matkailusta suuntautuu (Aira 2000; Krzywacki 2005). Suomessa venäläisiä houkuttelevat niin ostosmahdollisuudet ja sukulaisvierailut kuin hyvinvointimatkailu ja luonto. Suomi onkin rentoutumisloma- ja luontokohde, johon tullaan mökkeilemään tai kylpylälomalle. Monia kiinnostavat myös kulttuurikohteet, tapahtumat ja huvipuistot sekä erilaiset aktiviteetit, kuten kalastus. (Suvilehto ym. 1997; Pesonen ym. 2000; MKTK 2001; Ilola & Aho 2003; Krzywacki 2005: 35; MEK 2005b: 17.) Venäläinen matkailija haluaa kokea matkallaan monia erilaisia elämyksiä. Kaakkois-Suomen alueen matkailutarjonta pystyykin vastaamaan hyvin venäläisten matkailutarpeisiin. Esimerkiksi Imatra–Lappeenrannan sekä Savonlinnan ja sen ympäristön muodostamat matkailukeskittymät tarjoavat monipuolisia palveluja ja aktiviteetteja, mutta myös puhdasta luontoa ja vapaa-ajan asumista. Venäläiset matkailijat ovat tulevaisuudessa entistä selkeämmin Kaakkois-Suomen maakuntien matkailun markkinoinnin kohderyhmä, mikä puolestaan tulee kasvattamaan venäläisten matkailijoiden määrää alueella (mm. Etelä-Karjala 2003a, 2003b; 2006b.)

Pääosa matkoista lyhyitä ostosmatkoja

Pääosa venäläisten matkoista on edelleen lyhyitä ostosmatkoja rajan lähi-alueille, vaikka muu vapaa-ajanmatkailu on kasvattamassa osuuttaan (Suvi-lehto ym. 1997; MEK 2005a, 2005b; 2006b). Lyhyitä ostosmatkoja selittävät ennen kaikkea Venäjän tullimääräykset, jotka rajoittavat sekä tuotujen tavaroiden rahallista arvoa että kilomäärää. (Salanne ym. 2004: 36).

Ostosmatkoja tehdään ympäri vuoden – huippu ajoittuu vuodenvaihteeseen

Venäläisten matkailu on lyhyiden ostosmatkojen johdosta vilkasta ympäri vuoden, mutta huippukuukausia ovat elokuu sekä joului- ja tammikuu. Majoitustilastojen mukaan matkailun ehdoton huippu osuu tammikuuhun, sillä kuukauden alkupuolella venäläiset viettävät uudenvuoden lomiaan (Aira 2000: 8–9; TAK 2004: 8, 10; Krzywacki ym. 2005: 20; MEK 2006b: 11). Huippukuukaudet näkyvät myös Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla (Salanne 2004: 20).

4.2 Vieras liikennekulttuuri tuo ongelmia tieliikenteeseen

Ainakin ensimmäisillä matkustuskerroillaan Suomessa venäläinen matkailija törmää erilaiseen liikennekulttuuriin sekä jossain määrin vieraisiin tieliikenteen sääntöihin, opasteisiin ja liikennemerkkeihin. Venäläisten matkanjärjestäjien näkemyksiä Suomesta matkakohteena selvittäneen tutkimuksen mukaan valtaosa venäläisten matkailijoiden kohtaamista ongelmista – muun muassa pysäköintiongelmat, pysäköintisakot ja ylinopeus – johtuu maainformaation puutteesta (MEK 2002: 14; Davydova 2006).

Matkailijoiden kokemat ongelmat sekä tietämättömyydestä tai välinpitämättömyydestä johtuvat virheet heijastuvat myös suomalaisten asenteisiin venäläisiä matkailijoita kohtaan varsinkin suosituimmissa matkakohteissa. Kun Etelä-Karjalassa matkailevilta ihmisiltä (näistä suomalaisten osuus 85 %) kysyttiin, mikä Etelä-Karjalassa miellytti vähiten, olivat venäläiset ja rajan läheisyys toisella sijalla (TAK 2005: 29). Erilaisten liikennekulttuurien törmäys sekä osittain heikko tietämys suomalaisista tieliikennesäännöistä selittävät tätä tulosta ainakin jossain määrin. Nämä syyt voivat lisätä myös ulkomaisien kuljettajien onnettomuusriskiä erityisesti hankalissa keliolosuhteissa sekä vilkkaimmilla tavara- ja matkailuliikenteen väylillä valtateillä 6 ja 7 (Leviäkangas 1998: 253). Tieinfrastruktuurin parantaminen, mahdollisimman hyvä talvihoito ulkomaisen liikenteen käyttämillä teillä sekä liikennesäännöistä ja -kulttuurista tiedottaminen saattaisivat vähentää onnettomuusalttiutta ja samalla muuttaa paikallista asenneilmastoa rajan ylittävälle matkailulle myönteisemmäksi.

4.2.1 Matkailijat tien päällä – kansainvälisyyden haasteet

Konkreettisimmin tie- ja liikenneolosuhteiden suhdetta matkailuelinkeinoon on tarkasteltu matkailijoiden tieliikenneonnettomuuksia ja niiden syitä selvittelleissä tutkimuksissa, joita on tehty muun muassa Välimeren maiden ja Australian matkailuliikenteestä. Tutkimuksissa on keskitytty ulkomaisien turistien liikenneonnettomuuksien syihin. Joissakin tutkimuksissa on myös ver-

tailtu ulkomaisten ja kotimaisten matkailijoiden liikenneonnettomuuksien eroja. (Leviäkangas 1998; Wilks ym. 1999; Petridou ym. 1997; Heggie & Heggie 2004.) Suomessa ulkomaisten matkailijoiden tiellä liikkumista, onnettomuuksia tai kokemuksia tiestöstä ja opasteista on tutkittu vähän.

Vaikka ulkomaisten matkailijoiden tieliikenneonnettomuuksien tutkimus on ollut vähäistä, on kiinnostus kansainvälistä matkailuliikennettä sekä turistien kokemia onnettomuuksia kohtaan kasvanut (mm. Wilks ym. 1999; Walker & Page 2004). Matkailualueilla tapahtuvilla liikenneonnettomuuksilla, ja erityisesti matkailijoiden liikenneonnettomuuksilla, on vaikutusta matkakohteesta syntyviin mielikuviin. Nämä mielikuvat puolestaan voivat vaikuttaa matkailijamääriin ja matkailutuloon (mm. Wilks ym. 1999: 645; Page ym. 2001; ks. myös Sweeney & Associates 1991; Horovits & Jurgens-Panak 1992; Nash & Martin 2003: 164). Matkailijoiden turvallisuus vaikuttaa merkittävästi matkakohteiden ja reittien valintaan (Bentley & Page 2001), joten turvallisuustekijöihin vaikuttamalla voidaan muovata myös matkailun olosuhteita. Teillä kulkevaa matkailuliikennettä tarkastelevasta tutkimuksesta pääosa tehdään nykyisin turvallisuustutkimuksen puolella (mm. Page ym. 2001). Niinpä tienpito, tieolosuhteet ja tieliikenne saattavat tulevaisuudessa kiinnostaa entistä enemmän myös matkailututkimusta.

4.2.2 Vieras ympäristö ja liikennekulttuuri altistavat onnettomuuksille

Vieras liikenneympäristö altistaa matkailijan liikenneonnettomuuksille. Niin kotimaanmatkailijat kuin ulkomailta tulevat matkailijat ovat uudessa ja tuntemattomassa liikenneympäristössä liikkueensa samankaltaisessa tilanteessa keskenään. Uusi ympäristö ja sen kiinnostavat kohteet, opasteiden seuraaminen sekä vieraat tiet vievät kuljettajan huomion, jolloin tarkkaavaisuus ja muun liikenteen seuraaminen jäävät vähemmälle (Sagberg 2004: 52). Kotimaassaan vieraassa ympäristössä matkailijoiden tilannetta kuitenkin helpottavat maan tapojen, liikennekulttuurin ja liikennesääntöjen tuntemus (Walker & Page 2004).

Tutkimusten mukaan ulkomaisella kuljettajalla on tieliikenteessä suurempi riski joutua onnettomuuteen kuin maan tapoihin ja olosuhteisiin tottuneella kuljettajalla (Leviäkangas 1998: 252; Page ym. 2001; Sharples & Fletcher 2001; Heggie & Heggie 2004). Moottoriajoneuvo-onnettomuudet ovat merkittävien ulkomaisten matkailijoiden tapaturmaisen kuoleman syy (Wilks ym. 1999: 645). Tieliikenneonnettomuuteen joutuneet ulkomaalaiset ovat tavallisin maassa ensimmäistä kertaa (Walker & Page 2004: 229). Lisäksi onnettomuusalttiutta selittää se, että lomamatkoilla ajetaan yhtäjaksoisesti kauemmin, päivamatkat ovat pitempiä ja matkaa tehdään usein väsyneenä (Walker & Page 2004: 217, 229). Lomalla ja matkakohteessa matkailija toimii usein toisin kuin arkiympäristössään – valvominen ja alkoholin käyttö kasvattavat riskiä joutua onnettomuuteen.

Onnettomuusalttiutta selittävät myös ikä ja sukupuoli

Matkailijoiden tieliikenneonnettomuuksia selvittäneiden tutkimusten mukaan myös sukupuoli ja kuljettajan ikä selittävät onnettomuusalttiuden eroja. Miehet ovat selvästi alttiimpia moottoriajoneuvo-onnettomuuksille, kun taas nai-

sille tapahtuu enemmän jalankulkuonnettomuuksia. Osittain tämä johtuu siitä, että naiset liikkuvat matkakohteessaan enemmän kävellen, kun taas miehille autoilu on tyypillisempi liikkumisen muoto. (Petridou ym. 1997: 688; Heggie & Heggie 2004; Walker & Page 2004: 229.) Tieliikenneonnettomuuteen joutuneiden ulkomaisten ja kotimaisten kuljettajien ikäjakauma on seuraava: ulkomaiset matkailijat ovat tyypillisesti 20–30- ja 60–64-vuotiaita, kotimaiset kuljettajat todennäköisimmin 50–59-vuotiaita. Vakaviin onnettomuuksiin joutuneista valtaosa, 80 %, on alle 50-vuotiaita. Tulokset selittyvät osittain siten, että nuoremman ikäryhmän matkailijat liikkuvat aktiivisemmin lomakohteessa ja sen ympäristössä. (mm. Petridou ym. 1997; Heggie & Heggie 2004; Walker & Page 2004.)

Suuret liikennemäärät lisäävät onnettomuusalttiutta

Tutkimuksissa on löydetty eroja myös vuoden- ja vuorokauden ajan sekä tie- ja keliolosuhteiden suhteen. Matkailijoille tapahtuu selvästi eniten onnettomuuksia puolen päivän aikaan, todennäköisesti autoiltavan päivämatkan alkupuolella ja usein liian vähäksi jääneen unen jälkeen. Eri vuodenaikoina onnettomuuksia tapahtuu eniten kesällä, jolloin liikenteessä on tavallista enemmän matkailijoita (Walker & Page 2004). Toisaalta Suomessa ulkomaisten matkailijoiden onnettomuushuippu ajoittuu talveen. Osittain tätä seikkaa selittää tottumattomuus pimeyteen ja arvaamattomiin talviolosuhteisiin. Suomalaisille matkailijoille onnettomuuksia tapahtuu eniten kotimaan matkailun vilkkaimpina aikoina kesällä sekä joulun ja uuden vuoden aikoihin. (Leviäkangas 1998: 252.)

Kulttuurierot vaikuttavat onnettomuusalttiuden taustatekijänä

Useimpien tutkimusten mukaan merkittävimmät syyt ulkomaisten matkailijoiden onnettomuuksille ovat kulttuurierot sekä vieras liikenne- ja liikkumisympäristö, toisin sanoen liikennesääntöjen ja -kulttuurin sekä liikennemerkkien ja tiemeraintöjen vieraus. Kulttuuriset erot liittyvät toisaalta asenteisiin, taitoihin ja riskikäyttäytymiseen sekä toisaalta kirjoitettujen ja kirjoittamattomien sääntöjen vierauteen ja erilaisiin odotuksiin muiden kuljettajien toimintatavoista. Vaikka kulttuurista johtuvia tekijöitä ja ympäristösyitä on vaikea erottaa toisistaan, ne kuitenkin ovat onnettomuusalttiutta lisääviä taustatekijöitä. (Petridou 1997; Leviäkangas 1998; Wilks ym. 1999; Walker & Page 2004; Heggie & Heggie 2004.) Varsin usein onnettomuuksien osatekijöinä ovat olleet opasteisiin liittyvät ongelmat, kuten väärin ymmärtäminen. Matkailijoille suunnatut turvallisuuskampanjat saattaisivat korjata ainakin tietämättömyydestä johtuvia tiellä liikkumisen ja liikennekäyttämisen ongelmia.

Paikallistuntemuksen puute on yksi keskeisistä matkailijoiden liikenneonnettomuuksien riskitekijöistä. Uuteen tai vähemmän tuttuun kohteeseen matkustettaessa ympäristö on vieras, eikä totuttuja kulkureittejä ole muodostunut. Tällöin kuljettaja keskittyy oikean reitin etsimiseen tai ympäröivän maiseman seuraamiseen (Sagberg 2004: 52). Kun matkailija yrittää seurata ympäristöä sijaintinsa varmistamiseksi sekä tarvittavien opasteiden, kohteiden ja risteysten löytämiseksi, on huomio ainakin ajoittain kohdistunut pois liikenteestä. Tämä asettaa selkeän haasteen opastusjärjestelmän kehittämiselle. Liikkuessaan vieraassa tai vähemmän tutussa ympäristössä matkailija tarvitsee teiltä ja opasteilta jossain määrin erilaisia asioita kuin paikallinen tiellä liikkuja: opasteiden on helpotettava kohteen ja sinne johtavien liittymien

ennakointia, ja teiden on oltava hyvässä kunnossa erityisesti risteysalueilla. Myös teiden riittävän leveyden on todettu lisäävän erityisesti matkailijoiden liikenneturvallisuutta.

Matkailijan onnettomuusalttiutta selittävät monet tekijät, jotka vaikuttavat onnettomuuksien taustalla. Vaikka kulttuuriset erot, ympäristön vieraus ja matkailijoiden arkiympäristöstä poikkeava käyttäytyminen toimivat useimpien onnettomuustilanteiden keskeisinä taustaselittäjinä ja osatekijöinä, on kansainvälisissä tutkimuksissa löydetty myös muita onnettomuuksiin ja onnettomuusalttiuteen vaikuttavia tekijöitä:

- 1 **Alkoholi:** Matkustettaessa alkoholin käyttöön suhtaudutaan vapaammin. Alkoholin käytössä on havaittu myös kansallisuudesta ja kulttuurista johtuvia eroja: tiukkojen alkoholirajoitusten maista tulevilla matkailijoilla alkoholin käyttö on hillitympää myös matkakohteissa (mm. Petridou ym. 1997 Walker & Page 2004).
- 2 **Vuokra-auto:** Matkalla ajetaan usein vuokra-autoa, jonka käyttäytymistä erilaisissa tilanteissa ei tunneta (Walker & Page 2004: 219–224; Heggie & Heggie 2004).
- 3 **Syrjäiset tiet:** Maaseutu- ja haja-asutusalueiden tiet ja olosuhteet aiheuttavat paljon erilaisia riskejä autoilijoille. Rakennettujen alueiden tiet ovat selvästi turvallisempia, koska ajonopeudet ovat niissä alhaisempia. Syitä onnettomuuksiin ovat muun muassa teiden vieraus, sorapinta, ajokokemuksen puute sorateilla sekä eläimet. (Wilks 1999; Walker & Page 2004.)
- 4 **Kauniit tai huomiota herättävät tienvarsimaisemat:** Kauniit maisemat ja luonnonkohteet voivat olla vaarallisia (ks. Heggie & Heggie 2004; Walker & Page 2004). Huomion kiinnittyminen tien ulkopuolelle on yksi merkittävä turistien onnettomuuksien riskitekijä. Esimerkiksi Punkaharjun Retretin seisakkeella oleva kuvanveistäjä Olavi Lanun tekemä patsas on ollut osasyynä ainakin yhteen onnettomuuteen (Laamanen 2006).
- 5 **Teiden kunto ja tieolosuhteet:** Yllättävissä tai vieraissa olosuhteissa nopeus tai keliolosuhteet arvioidaan väärin (Sagberg 2004: 24). Tottumattomalle esimerkiksi teiden heikko kunto tai sorapinta saattaa aiheuttaa ennakoimattoman tilanteen, johon ei osata reagoida oikein. Olosuhteiden merkitys on suurempi vieraalla alueella liikkuville matkailijoille kuin paikallisille. Tällöin teiden kunto matkan turvallisuus- ja sujuvuustekijänä korostuu. (Leviäkangas 1998; Wilks ym. 1999.) Mökki- ja maaseutumatkailukohteisiin vievät tiet ovat usein kapeita ja mutkaisia, mikä tekee ohitustilanteet hankaliksi. Niin ikään matkailuliikenteen kanssa samanaikaisesti liikkuva raskas liikenne aiheuttaa hankalia tilanteita ja vaikuttaa matkan sujuvuuteen ja siten matkakokemukseen. Tien leveys lisää turvallisuuden tunnetta, mikä osaltaan vaikuttaa matkasta syntyviin mielikuviin ja siten kohteiden tosiasialliseen saavutettavuuteen (Tiehallinto 2004e, 2006a; Sipiläinen ym. 2005: 30, 31).

4.2.3 Vastaus haasteisiin – tietoa teillä liikkumisesta ja liikennekulttuurista

Vaikka kotimaassa liikuttaessa liikennesäännöt ovat matkailijalle tuttuja, on ympäristö usein vieras tai ainakin vähemmän tuttu. Tämä asettaa tienpidolle, matkailutoimijoille ja matkailualueille haasteita, joihin voidaan vastata monin

keinoin: selvitetään matkailuliikenteen erityiset tarpeet, lisätään tienvarrelta saatavaa liikenne- ja sääinformaatiota, parannetaan opasteita ja teiden kuntoa tai järjestetään liikennekampanjoita. Monissa tutkimuksissa on kiinnitetty huomiota erityisesti matkailijoille suunnattujen tiedotuskampanjoiden merkitykseen liikenneturvallisuuteen myönteisesti vaikuttavana tekijänä (mm. Page ym. 2001). Kampanjoita on järjestetty ainakin Uudessa-Seelannissa ja Australiassa (Wilks ym. 1999; Walker & Page 2004). Myös Suomen vilkkaimmissa rajaliikennemaakunnissa Etelä-Karjalassa ja Kymenlaaksossa autoilijoiden asenteisiin vaikuttaminen, opastusjärjestelmän kehittäminen sekä tiedon antaminen heti maakuntaan saavuttaessa on nähty tärkeiksi kehittämis-kohteiksi (Etelä-Karjala 2003b: 27; Kymenlaakso 2005a: 12). Tiehallinnossa on kiinnitetty huomiota muun muassa ajantasaisen ja paikallisesti kohdistetun kelitiedotuksen sekä perustelevan kelivalistuksen lisäämiseen (ks. Tiehallinto 2004c: 31).

Tieliikennekulttuurista ja teillä liikkumisesta tiedottaminen on todettu merkittäväksi onnettomuuksien syihin ja tieliikenteessä käyttäytymiseen vaikuttavaksi tekijäksi (Leviäkangas 1998). Erityisen suuri sen merkitys on kulttuurista eroista sekä tietämättömyydestä johtuvien väärinymmärrysten tasoittajana. Vaaratilanteiden ja onnettomuuksien keskittyminen tietyille alueille saattaa vaikuttaa alueen matkailuimagoon. Niinpä liikennekulttuuri- ja muun liikennetiedon jakamisessa maakunnan liitot voisivat olla luonteva ja keskeinen Tiehallinnon yhteistyökumppani. Muita yhteistyötahoja voisivat olla esimerkiksi Liikenneturva, Matkailun edistämiskeskus sekä liikenne- ja viestintäministeriö. Tienvarsien roskaaminen on erällä Kaakkois-Suomen tiejaksoilla huomattava ongelma. Maakunnan liitoilla voisi olla merkittävä rooli tätä koskevassa asennekasvatustyössä, mutta kampanjointiin tarvittaisiin myös kansallinen toimija. Muualla saatujen kokemusten perusteella ulkomaisille matkailijoille on suunnattava omat erityiset tiedotus- ja asennekampanjansa, sillä esimerkiksi kotimaisilla tv-kanavilla pyörivät kampanjat eivät heitä tavoita. Lisäksi ulkomaisilla matkailijoilla tiedon tarve saattaa olla toisenlainen kuin kotimaisilla tielläliikkujilla. Tieliikenteeseen liittyvän tiedon olisi oltava helposti saatavissa esimerkiksi internetin tai muiden sähköisten mobiilipalvelujen kautta. Tällöin informaatio voi olla laajempaa ja sisältää vaikkapa reittipalveluja tai ohjausta jätteiden kierrätykseen (mm. Rainio 2006). Tietoa olisi hyvä olla saatavilla myös raja-asemilla. Tällöin voitaisiin jakaa tietopaketti keskeisistä tiellä liikkumisessa huomioitavista asioista. Esimerkiksi pysäköintikiekon käyttö on vieras useimmille ensi kertaa Venäjältä saapuville autoilijoille.

4.3 Raskas liikenne leimaa Kymenlaakson pääteitä

Raskaan liikenteen kuljetukset leimaavat Kymenlaakson aluetta. Satamien, suurten teollisuuslaitosten ja tavarakuljetusten vaikutus näkyy selvästi Kymenlaakson liikenteessä. Maakunnan kautta kulkee lähes 40 % metsäteollisuuden viennistä ja 70 % transito-kuljetuksista. Myös henkilöautoliikenteen kasvu on ollut hieman muuta maata suurempaa. Vaikka Venäjän talouden kasvuun liittyy epävarmuustekijöitä, on todennäköistä, että itärajan ylittävä henkilö- ja tavaraliikenne tulee edelleen lisääntymään. (Kymenlaakso 2003a: 6, 8; Kymenlaakso 2006a.) Tavaraliikenteen lisäksi maakunnan kautta kulkee suuri joukko matkailijoita niin Kaakkois-Suomen alueen matkakohteille kuin muualle Itä- ja Etelä-Suomeen sekä itärajan yli. Uusi suunta rajat ylittä-

välle liikenteelle on avautunut myös Kotkan satamasta, kun autolauttaliikenne Viron Sillamäen satamaan on käynnistynyt.

4.3.1 Rekkaliikenne vaikuttaa matkailuliikenteen olosuhteisiin

Rekkaliikenne kulkee teillä samaan aikaan muun liikenteen kanssa, ja molemmilla ruuhkahuiput näyttävät sijoittuvan paljolti samoihin ajankohtiin, esimerkiksi kesäisiin perjantai-iltoihin. Rekka- ja tavaraliikenteen aikataulut ovat sidoksissa monimutkaisiin tuotanto-, jakelu- ja merikuljetusaikatauluihin, jotka on usein sidottu laajempaan logistiseen kokonaisuuteen. Se rakentuu globaalin tuotanto- ja jakelusysteemin mukaiseksi, eikä siihen voi kansallisella päätöksillä juurikaan vaikuttaa (mm. Sarkkinen ym. 2005: 48). Siksi tavaraj- ja matkailuliikenteen yhteensovittamisen ongelmia onkin pyrittävä ratkaisemaan tienpidon keinoin, esimerkiksi kapeita väyliä leventämällä ja ohitusmahdollisuuksia lisäämällä.

Elinkeinoelämän kuljetuksille välttämätön rekkaliikenne voi vaikuttaa matkakokemukseen monella tapaa kielteisesti mm. matkan hidastumisen, onnettomuusriskin tai yleisen epämukavuuden kautta. Useimmat Kaakkois-Suomen teillä liikkuvat ovat matkoillaan joutuneet rekkajonon hännille tai rekan aiheuttamaan autoletkaan, kun ohitusmahdollisuutta ei ole. Autojonojen muodostuminen ja teiden ruuhkautuminen hidastaa matkantekoa ja aiheuttaa turvattomuuden tunnetta teillä liikkuville autoilijoille. Usein ainakin joku jono juuttuneista autoilijoista ylittää rekan muodostaman näkemäesteen koukkaamalla vastaantulevien kaistalle etsimään sopivaa ohitustilannetta, ja aiheuttaa näin vaaratilanteita muulle liikenteelle.

Rekkaruuhkat näkyvät julkisuudessa

Kymenlaakson tieliikenneolosuhteet ovat viime vuosina saaneet paljon julkisuutta, kun erityisesti itärajan ylittävä tavaraliikenne on lisääntynyt ja jopa kymmenien kilometrien pituiset rekkajonot ovat aiheuttaneet vaaratilanteita ja liikenneonnettomuuksia. Vaaratilanteiden kasaantuminen tietyille tiejaksoille herättää yleensä aina laajaa julkista huomiota, ja esimerkiksi valtatie 7 tilannetta on seurattu sanomalehdissä jo pitkään (mm. HS 28.6.2006: A4).

Matkailuliikenteen ja raskaan liikenteen yhtäaikainen kasvu samoilla väylillä on tuttua myös Manner-Euroopan Alppi-alueella (ks. Zimmermann 1995: 20). Siellä teillä liikkumisen tarpeiden yhteensovittamisen ongelmat ovat aivan samat kuin Kaakkois-Suomen tiepiirissä. Tiepiirin alueella kulkeva valtatie 7 (E18) Haminan ja Vaalimaan välillä on yksi Kaakkois-Suomen tiepiirin vaarallisimmista tiejaksoista, ja tilanne on edelleen heikkenemässä sekä kasvavan henkilö- että erityisesti lisääntyvän raskaan liikenteen takia.

Kasvaneet liikennemäärät tieverkon välityskyvyn haasteena

Vaikka Kaakkois-Suomen tiepiirin liikenneturvallisuuden taso on keskimääräistä luokkaa, on kuolemanriski tällä alueella maan suurin. Tämä johtuu paljolti teiden kapeudesta, suurista liikennemääristä ja runsaasta raskaasta liikenteestä. (Kymenlaakso 2006b: 15.) Maakunnan liikenneinfrastruktuuria ei ole pystytty kehittämään liikennemäärän mukaiseksi, sillä tiestön uudistamista on hidastanut määrärahojen niukkuus (Kymenlaakso 2003a: 8.) Kaakkois-Suomen tiepiirin teillä törmäävät tienpidon suunnittelun ja toteutuksen pitkä aikajänne sekä tieliikenteenmuotojen ja matkailijoiden erilaiset tarpeet.

Liikenneturvallisuus on nähty Kymenlaakson liikennestrategiassa yhdeksi maakunnan liikenteelliseksi heikkoudeksi (Kymenlaakso 2003a: 3). Tätä voi pitää maakunnan ja sen matkailun kehittämistä hidastavana tekijänä (mm. Kymenlaakso 2002: 14; Horovits & Jurgens-Panak 1992; Nash & Martin 2003: 164). Erittäin suuret raskaan liikenteen määrät ja tästä johtuvat onnettomuudet voivat vaikuttaa kielteisesti alueen matkailuliikenteelliseen houkuttelevuuteen ja ylipäänsä matkailulliseen imagoon, mikä puolestaan vaikuttaa alueen matkailukohteiden kävijämääriin (mm. Wilks ym. 1999: 645; Page ym. 2001; ks. myös Sweeney & Associates 1991; Horovits & Jurgens-Panak 1992). Maakunnassa liikenneturvallisuustilanteeseen onkin pyritty vaikuttamaan aktiivisesti, ja asia on huomioitu erilaisissa maakunnan kehittämissuunnitelmissa (Kymenlaakso 2003a; 2005a; 2005b; 2006a).



Kuva 3. Rekkajono Kaakkois-Suomessa.
Kuva © Pasi Halttunen, Kaakkois-Suomen tiepiiri.

Tutkimusteemoja:

- Rekkaliikenne matkakokemukseen vaikuttavana tekijänä
- Matkailijoiden suhtautuminen raskaaseen liikenteeseen
- Tavaraliikenteen ruuhkien ja liikenneonnettomuuksien vaikutus Kymenlaaksoa koskeviin mielikuviin
- Tavaraliikenteen ruuhkien ja liikenneonnettomuuksien vaikutus Kymenlaakson matkailuun
- Matkailu- ja tavaraliikenteen yhteensovittamisen ongelmat
- Kansainvälisen liikenteen opastusjärjestelmään kohdistamat tarpeet
- Kansainvälisyyden haasteet liikenteessä: miten kansainvälistyvä liikenneympäristö vaikuttaa tiellä liikkujiin

- Rajaliikenteen erityiset informaatiotarpeet
- Monikielisen liikenneinformaation merkitys liikenneturvallisuuden lisääjänä
- Tiehallinnon ja matkailuelinkeinon yhteistyö kansainvälisen liikenteen liikenneturvallisuuden kehittämisessä
- Vaaran kokeminen tieliikenteessä (esim. tiestöstä ja tieliikenteestä johtuvat tekijät, inhimilliset tekijät, ulkoiset tekijät kuten sää)
- Venäläisten matkailijoiden ongelma- ja vaaratilanteet Suomessa ja niiden merkitys kohde- ja reittivalintoihin
- Negatiivisten tieliikennekokemusten vaikutus matkailijoiden reittivalintoihin ja matkustusajankohdan valintaan
- Tieimagon vaikutus matkailijoiden reittivalintoihin
- Tieimagon vaikutus tiekokemukseen, liikenneturvallisuuden kokemiseen tai matkakokemukseen (mielikuvien ja koetun todellisuuden yhteys)

Yhteenveto:

- Suomeen saapuu vuosittain noin 820 000 venäläistä matkailijaa, ja määrä on jatkuvassa kasvussa. Venäläiset ovat Suomen kaakkoisten maakuntien matkailumarkkinoinnin keskeinen kohde.
- Venäläiset ovat nousseet viime vuosina suurimmaksi ulkomaiseksi matkailijaryhmäksi Suomessa.
- Venäläisillä matkailijoilla on huomattava merkitys Kaakkois-Suomen maakuntien matkailuelinkeinolle.
- Venäläisten matkailijoiden pääasiallinen kulkuneuvo on henkilöauto.
- Pääosa matkoista on lyhyitä ostos- ja vierailumatkoja, mutta vapaa-ajanmatkailu kasvattaa jatkuvasti suosiotaan.
- Venäläinen matkailija haluaa kokea matkalla monenlaisia elämyksiä, joten esimerkiksi mökkimatkalle tuleva tutustuu todennäköisesti myös johonkin muuhun lähialueen matkailukohteeseen.
- Lyhyillä ostos- ja vierailumatkoilla matkat suuntautuvat erityisesti lähialueille.
- Venäläisten keskeisiä matkakohteita ovat rajan lähialueiden kaupungit ja Helsinki sekä Järvi-Suomen maaseutukohteet sekä Kainuun, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan hiihtokeskukset.
- Rajalta liikennevirrat suuntautuvat valtateille 7, 6, 13, 15 ja 26 sekä seututielle numero 387.
- Venäjältä Suomeen suuntautuvan matkailun sesongit sijoittuvat elokuuhun ja erityisesti tammikuuhun, vaikka varsinkin lyhyempiä ostos- ja vierailumatkoja tehdään vilkkaasti ympäri vuoden.
- Rajaliikenteen ominaispiirre on, venäläisten matkailijoiden lisäksi, itärajan rajanylityspaikoille suuntautuva rekkaliikenne. Ajoittaiset ruuhkat aiheuttavat vaaratilanteita rajalle vievillä valtateilla, erityisesti valtatiellä 7 (E18).
- Itärajan matkailuliikenteelle antaa oman leimansa myös erilaisten liikennekulttuurien kohtaaminen.
- Venäläiset matkailijat kaipaavat tietoa liikenteen pelisäännöistä sekä pysäköintikäytännöistä.
- Itärajan matkailuliikenteen erityisenä haasteena tienpidolle ovat opastusjärjestelmän ja ennakkotiedotuksen kehittäminen sekä teiden kunnosta huolehtiminen myös hankalissa keliolosuhteissa.

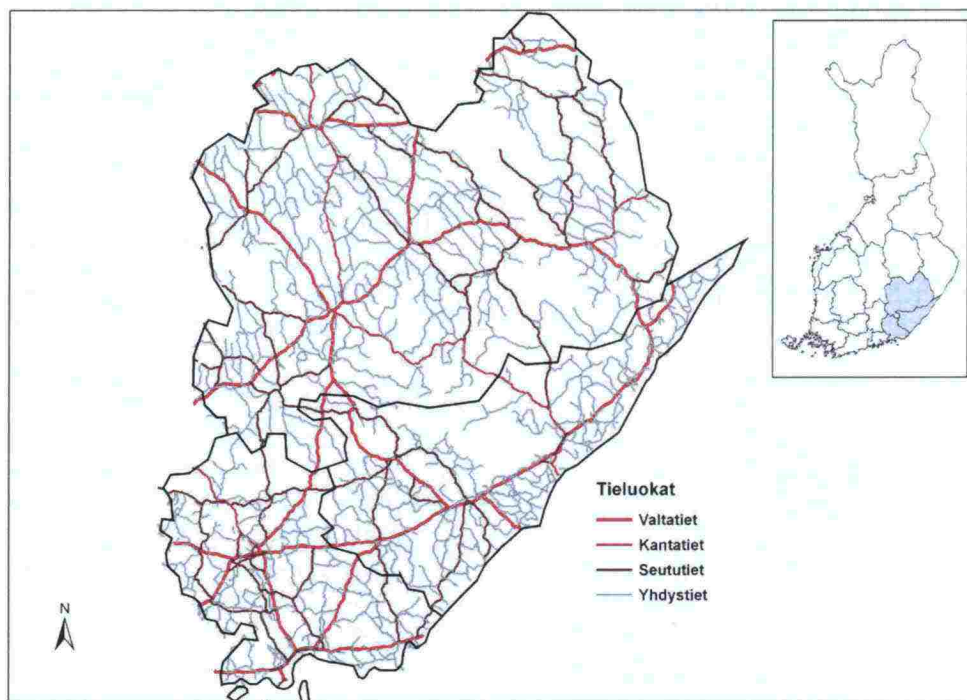
5 MATKAILULIIKENNETTÄ ALEMMALLA TIEVERKOLLA

Maaseutu- ja luontomatkailu, joihin kuuluvat myös vapaa-ajan asuminen ja vuokramökkeily, ovat tärkeässä asemassa kaikissa Kaakkois-Suomen kolmessa maakunnassa. Aivan erityistä merkitystä niillä on Etelä-Savon maakunnassa, jossa ne monipuolistavat elinkeinotoimintaa, kasvattavat alueloutta ja nostavat elämisen tasoa (mm. Etelä-Savon ympäristökeskus 2005: 50). Etelä-Savon maakunnassa ei ole suurteollisuutta samassa mittakavassa kuin Kymenlaaksossa ja Etelä-Karjalassa. Yleensäkin matkailun merkitys on huomattavasti suurempaa perifeerisissä maakunnissa ja maaseutualueilla. Luonto- ja maaseutumatkailun kehittäminen ja niille välttämättömien olosuhteiden turvaaminen on siksi erityisen merkityksellistä paitsi matkailuelinkeinon myös koko alueen kehittämisen kannalta. Näihin kohdistuvien kehittämistoimenpiteiden priorisointi kärkipäähän on tarpeellista (Laakkonen 2002: 59–62). Maakuntien liittojen kehittämisstrategioissa ja -suunnitelmissa liikenneverkot nähdään aluekehitykselle erittäin tärkeiksi tekijöiksi, ja liikenneinfrastruktuuri koetaan yhdeksi keskeisistä kilpailutekijöistä (mm. Lapin liitto 2003; Etelä-Karjala 2006a; Etelä-Savo 2006; Kymenlaakso 2006a). Näihin liittyviin kysymyksiin pyritään vaikuttamaan aktiivisesti.

Vapaa-ajan asuminen sekä luontoon ja maaseutuympäristöön perustuva matkailu ovat jatkuvasti lisänneet suosiotaan, ja sama suunta tulee jatkuamaan (mm. Fennell 1999; Hall & Page. 1999; Martikainen 2003; Saarinen 2000: 73; Ohjelma 2002: 39; Huhtala ym. 2004: 241). Mielenkiinnon lisääntymisen taustalla ovat elämäntavan ja kulutuksen muutokset sekä halu viettää lomaa yhä yksilöllisemmin (Montanari & Williams 1994: 4). Toisaalta suuntaukseen vaikuttavat halu palata aitoon ja alkuperäiseen ympäristöön sekä kaipuu lapsuuden maisemiin (Müller 2002: 427–431; Nash & Martin 2003: 161; ks. myös Etelä-Savo 2003b: 2). Vapaa-ajan asumisen eräitä keskeisiä vetovoimatekijöitä ovat luonnon ja hiljaisuuden kokeminen. Mökkeilystä haetaan vastapainoa kaupunkiympäristön kiireelle ja hälylle. Koska luontoon ja maaseutuun perustuva matkailu kasvattaa tulevaisuudessa suosiotaan Kaakkois-Suomen matkailussa, on näiden matkailumuotojen kehittämisen kannalta tärkeää, että tiepiirin alempi tieverkko pystyy vastaamaan tähän haasteeseen.

5.1 Luontoon ja maaseutuun perustuvan matkailun haasteet

Luonto- ja maaseutumatkailua sekä vapaa-ajan asumista määrittää luontoyhteys ja sijainti alemman tieverkon varrella, syrjässä pääteistä. Maaseutualueille suuntautuvan matkailun kehittämisessä haasteena ovat sijainnin lisäksi usein heikot liikenneyhteydet ja tieolosuhteet (Borg ym. 1997: 23). Hyvät ja sujuvat tieliikenneyhteydet ovat erityisen keskeisessä asemassa maaseutu-, luonto- ja mökkimatkailussa, sillä auto on usein ainoa kulkuneuvo, jolla nämä matkailukohteet ovat saavutettavissa (Coleman 1997: 3). Tieyhteyksien merkitystä korostaa vielä se, että tämän päivän matkailussa matkan aika- ja kustannusvaikutukset halutaan pitää pieninä. Lähtöpaikasta on päästävä kohteeseen mahdollisimman edullisesti ja nopeasti.



Kartta 5. Kaakkois-Suomen tiepiirin tieverkko.
Kartta © Jaana Nevalainen 2006.

5.1.1 Liikenneyhteysien kehittäminen parantaa kohteiden saavutettavuutta

Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen on oleellinen osa matkailun kehittämistä ja matkailijoiden houkuttelemista maaseutualueille (Nyberg 1995: 90, 92; Aho 1997: 114; Astikainen 1997b: 125; Aitchison ym. 2000: 46; Cooper ym. 2000: 270; Keane 2000: 45, 53). Matkailun markkina-alueen koko määräytyy saavutettavuuden mukaan, joten tieliikenneyhteysien kehittäminen tukee myös tienpidon alueellista merkittävyyttä. Mitä lähempänä pääväyliä matkailukohde sijaitsee, sitä suurempi on sen kilpailukyky matkailumarkkinoilla. (Murpy 1991: 51–53; Laminen ym. 2004: 15.)

Tienpidon kannalta luonto- ja maaseutumatkailuun sekä vapaa-ajan asumiseen liittyvät kysymykset ovat hyvin samankaltaisia. Maaseutuun ja luontoon perustuvan matkailun näkökulmasta ei ole olemassa alemmanasteista tieverkkoa, sillä juuri tämä tieverkon osa on avainasemassa näiden matkailukohteiden saavutettavuuden ja niihin suuntautuvan matkailuliikenteen kannalta. Toisaalta vähäliikenteisellä tieverkolla ja sorateillä on tärkeä merkitys myös muulle elinkeinotoiminnalle, joiden näkökulmasta vähäliikenteisen tieverkon kehittämistä usein tarkastellaan (mm. Rantala ym. 2003; Leminen ym. 2004; Sarkkinen ym. 2005). Niin ikään tiestön kunto on tärkeää alemman tieverkon varrella asuville, tukee heiden toimintakykyään sekä mahdollisuuttaan erilaisten palveluiden saavuttamiseen.

5.2 Luontoon ja maaseutuun perustuvan matkailun tieverkko

Kaakkois-Suomen maakunnille maaseutuun ja matkailuun tukeutuvien elinkeinojen elinvoimaisuuden turvaaminen on tärkeää. Alemman tieverkon palvelutasoon kohdistuu suuria odotuksia, ja tiepiiri on huomionnut maaseutu- ja matkailuelinkeinojen edellytyksiin kohdistuvat odotukset alueensa alempiasteisen tieverkon kehittämissuunnitelmassa (Tiehallinto 2005a). Alemmanasteen tieverkko, joita ovat Tiehallinnon hoitamat soratiet ja tiekuntien ylläpitämät yksityistiet, on merkittävässä roolissa maaseutu- ja luontokohteiden saavuttamisessa ja niiden kehittämisessä. Kymenlaakson, Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon osuus koko maan alemman tieverkon pituudesta on yhteensä 11 %, mikä on lähes 8 000 km (Rantala ym. 2003: 21). Maamme yleisestä tieverkosta 35 % eli 28 000 km on sorateita. Eniten sorateita on Savo-Karjalan, sitten Oulun ja kolmanneksi Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella. Suurin osa sorateista, 93 %, on vähäliikenteisiä. Niiden keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 200 ajoneuvoa, ja vain noin 1 %:ssa liikennemäärä on suurempi kuin 350 ajoneuvoa. Raskaan liikenteen osuus on 8 %, mikä on samaa suuruusluokkaa kuin tieverkolla keskimäärin. Soratiestön osuus on liikennesuoritteesta vähäinen, mutta saavutettavuuden kannalta sen merkitys on suuri sekä henkilö- että tavaraliikenteelle (Tiehallinto 2006b: 12).

5.2.1 Tieverkko ja sen palvelutaso

Hallitusohjelman mukaan laadukkaat ja toimivat liikenneväylät ovat perusedellytys koko yhteiskunnan tehokkaalle sekä alueellisesti ja sosiaalisesti tasavertaiselle ja kansainvälisesti kilpailukykyiselle toiminnalle (Valtioneuvosto 2003). Maantielain (2005/503) mukaan maantieverkon tulee tarjota tietty peruspalvelutaso, ja vähäliikenteistenkin teiden tulisi olla liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Autoliikenteelle kohdistettavaa peruspalvelutasoa määrittävät muun muassa matka-aika, matka-ajan ennustettavuus sekä informaatiopalvelut. Suurimmat vaatimukset peruspalvelutason suhteen ovat päätieverkolla eli runkoverkolla. Sen jälkeen tulevat muut päätiet, kuntakeskusten väliset yhteydet ja viimeisenä haja-asutusalueiden tieverkko. Hoitoluokkiin jako voidaan tulkita peruspalvelutason määrittelyksi, joka näin ollen on hieman erilainen tietyyppistä riippuen. (Lampinen ym. 2006: 47.) Liikenneverkkojen ja -palvelujen taso pyritään toteuttamaan niin, että se tukee alueiden kehitystä ja niiden omaa kehittämistoimintaa (Leminen 2004: 26).

Suomessa on yleisiä teitä lähes 80 000 km. Näistä vähäliikenteisiä on noin 34 400 km ja erittäin vähäliikenteisiä noin 5 900 km (Rantala ym. 2003: 14; Sarkkinen ym. 2005: 54). Koko tieverkosta yleisiä teitä on 18 %, pääteitä 2 % ja kantateitä 1 %. Koko tieverkon alemmanasteisista teistä seututeitä on 3 %, yhdysteitä 12 % ja yksityisteitä 82 %. (Rantala ym. 2003: 15.) Valtakunnan tasolla yleisen tieverkon rungon muodostaa pääteiden runkoverkko, johon kuuluu noin viidesosa päätieverkosta. Sen pituus on noin 13 000 km, ja se koostuu valta- ja kantateista. Valtatiet yhdistävät toisiinsa maakunta- ja aluekeskuksia ja toimivat tärkeinä ulkomaanliikenteen reitteinä. Kantatiet taas täydentävät valtatieverkkoa ja yhdistävät kaupunkiseudut tärkeimpiin liikennesuuntiin. (LVM 2002a; Tiehallinto 2002b.)

Taulukko 3. Yleisten teiden pituus Kaakkois-Suomen tiepiirissä 1.1.2006.
(Tiehallinto 2006d.)

Maakunta	Valtatiet	Kantatiet	Seututiet	Yhdystiet
Kaakkois-Suomi	1 097	298	1 483	6 114
Kymenlaakso	291	41	373	1 223
Etelä-Karjala	295	46	282	1 595
Etelä-Savo	511	210	828	3 296

Alemmalta tieverkolta odotetaan hyvää palvelutasoa

Tienkäyttäjät odottavat sorateiltä hyvää palvelutasoa. Käytännössä tämä tarkoittaa teiden päällystämistä, mikä takaa parhaimman palvelutason ympäri vuoden. Henkilöautolla liikkuvien ja teiden varrella asuvien vaatimukset alemmalle tieverkolle liittyvät liikennöitävyyteen ja ajomukavuuteen. Elinkeinoelämälle taas läpi vuoden toimivat ja käytettävissä olevat kulkuyhteydet ovat keskeisiä. Erityisen ongelman alemman tieverkon liikennöitävyydelle muodostavat kelirikkoajat sekä talvi, jolloin maaseudun teiden hoidon taso ei aina tyydytä henkilöautolla matkaavien tarpeita. Asiakastyytyväisyyden lisäksi Tiehallinto on kiinnostunut taloudellisesti järkevästä tienpidosta. Vaikka liikennemäärät sorateilla ovatkin pieniä, on niillä merkitystä elinkeinoelämän kuljetusketjun osana (Tiehallinto 2006b: 25). Alempiasteisella tieverkolla liikenteen määrä sinänsä ei määrittele tienpitoa ja sen peruspalvelutasoa, vaan sen ratkaisevat erilaiset kuljetustarpeet ja niiden toistuvuus sekä päivittäiset liikkumismahdollisuudet (Lampinen ym. 2004; 89).

5.2.2 Yksityistiet osana matkailuliikenneverkkoa

Yksityistiet muodostavat tieverkkomme hiussuoniston. Niiden kunto on tärkeää muun muassa puutavarakuljetusten, elintarviketeollisuuden ja maatalouden kannalta, mutta yhtä lailla myös maaseudulle suuntautuvan matkailun olosuhteiden luojana. Yksityisteiden varrella on noin 190 000 pysyvästi asuttua taloutta sekä noin 185 000 kesäasuntoa. (Tiehallinto 2006b: 12, 15.) Lisäksi 10 %:lla tiekunnista on ylläpitämänsä tien vaikutusalueella matkailuun tai virkistykseen liittyviä palveluja (Tiehallinto 2004f; Sarkkinen ym. 2005: 33). Valtionapukelpoisten yksityisteiden merkitys henkilö- ja matkailuliikenteessä on siten merkittävä.

Yksityisteitä ylläpitävät tiekunnat

Yksityistieverkkoa ylläpitävät tiekunnat, mutta liikenne- ja viestintäministeriö edellyttää Tiehallinnon olevan perillä yksityistieverkon tilasta ja sen kunnan kehittymisestä. Tiehallinnon johtoryhmän linjauksen mukaan Tiehallinnon tulee tuntea yksityisteiden merkitys liikennejärjestelmässä ja niiden kunto sekä edistää yksityistienpidon tehokkuutta. Tiehallinto myös linjaa valtion julkisen tuen yksityisteille ja hoitaa muun muassa ohjeistuksen, neuvonnan ja valvonnan. Se ohjaa ja neuvoa teknisesti ja taloudellisesti järkevään tienpitoon, mutta ylläpidon ohjaustehtävää samassa mielessä kuin yleisillä teillä sillä ei ole. (Tiehallinto 2006b: 15.)

Yksityisiä teitä ylläpitäviä tiekuntia on noin 25 000–30 000 (Rantala ym. 2003: 18). Tie kunta tekee päätökset kunnossapidosta ja korjaustoimenpiteistä sekä tarvittaessa hakee kunnan tai valtion avustusta kunnossapito- tai perusparannustoimenpiteisiin. Yksityisteitä arvioidaan olevan noin 350 000 km. Näistä valtionapukelpoisia on noin 55 000 km ja kunnan avustukseen oikeutettuja noin 80 000–90 000 km. Valtionapukelpoiset yksityistiet ovat lähes yksinomaan sorateitä, ja niiden keskimääräinen tiepituus on 3,8 km. (Tiehallinto 2006b: 15.) Valtionavustuksia yksityisteiden kunnossapitoon ei ole maksettu vuoden 1995 jälkeen, vaan valtionavustukset on suunnattu siltojen ja teiden perusparantamisen tukemiseen (Sarkinen ym. 2005; Rantala ym. 2003). Kuntien avustukset sen sijaan nousivat vuonna 1996 ja ovat pysyneet samalla tasolla sen jälkeen (Sarkkinen ym. 2005: 45). Pelkästään kunnan avustusta saavia yksityisteitä on noin 26 000 km. Valtion ja kuntien yhteinelasketut avustukset ovat vähentyneet lähes puoleen 1980-luvun puolivälistä 2000-luvulle tultaessa (Rantala ym. 2003: 18).

Yksityisteiden kunto

Yksityisteiden kunto on heikentynyt siitä lähtien, kun valtion avustusrahoituksen leikkaus 1990-luvun puolivälissä käytännössä lopetti teiden rakenteen säilymisen kannalta tärkeän kunnossapidon. Vuonna 2001 yksityisteistä hyväkuntoisia oli 43 %, tyydyttäviä 50 % ja huonokuntoisia 7 %. Vielä 1990-luvun alussa hyvässä kunnossa oli 73 % ja huonokuntoisia vain 2 % (LVM 2002b; 2002c; Rantala ym. 2003: 19). Seutu- ja yhdysteiden sekä yksityisteiden kunnan heikentyminen saattaa ainakin pidemmällä aikavälillä haitata haja-asutusalueiden matkailun kehittymistä sekä vaikuttaa kuljetusten täsmällisyyteen (ks. mm. Tiehallinto 2003a; Rantala ym. 2003: 15; Sarkkinen ym. 2005: 22; Salanne 2005: 66). Vuonna 2005 tiekuntien edustajista 64 % piti tiensä kuntoa tyydyttävänä ja lähes kolmasosa hyvänä tai erittäin hyvänä. Huonona tai erittäin huonona tiensä kuntoa piti vain 6 %. Puolet tiekuntien edustajista oli sitä mieltä, että teiden kunto oli pysynyt ennallaan. Aina-kaan vielä yksityisteiden kunnan ei nähdä juurikaan haittaavan yritystoiminnan kehittämistä tai lisäämistä, sillä vain 6 % tiekuntien edustajista piti tien heikkoa kuntoa yritystoiminnan kehittämisen esteenä. Toisaalta neljäsosa ei osannut ottaa kantaa kysymykseen. (Sarkkinen ym. 2005: 33, 38.)

5.3 Mökkimatkailu

Suomessa oli vuoden 2005 lopussa 469 400 kesämökkiä (Tilastokeskus 2006). Kaakkois-Suomen alueella vapaa-ajan asuminen on merkittävässä asemassa erityisesti Järvi-Suomen sydämessä Etelä-Savossa. Kokonaisuudessaan mökkejä on tällä alueella yli 43 000, ja niitä käyttää säännöllisesti yli 172 000 ihmistä, joista valtaosa ulkokuntalaisia. Vapaa-ajan asuminen Etelä-Savon maakunnassa on valtakunnallisestikin huomattavaa, sillä mökkimäärällä mitattuna maakunta sijoittuu toiseksi Varsinais-Suomen jälkeen ennen Pirkanmaata (Etelä-Savo 2003b: 1; Tilastokeskus 2005b).

Taulukko 4 Kesämökkien ja ulkokuntalaisten omistajien mökkien lukumäärä
Kaakkois-Suomen maakunnissa kunnittain.
(Tilastokeskus 2003.)

Kunta (maakunnittain mökkien lukumäärän mukaan järjestettynä)	Mökkien lukumäärä	Ulkokuntalaisten omistamien mökkien lukumäärä
<i>Etelä-Savo</i>		
Mäntyharju	4 490	3 387
Mikkeli	4 486	1 929
Kangasniemi	3 498	2 124
Puumala	3 134	2 299
Savonlinna	3 119	1 151
Pieksänmaa	2 932	1 910
Ristiina	2 823	2 121
Hirvensalmi	2 742	2 207
Juva	1 945	1 068
Rantasalmi	1 862	1 126
erimäki	1 798	1 038
Sulkava	1 733	1 127
Pertunmaa	1 679	1 267
Punkaharju	1 553	1 006
Heinävesi	1 547	879
Joroinen	1 176	634
Haukivuori	1 025	658
Savonranta	767	539
Enonkoski	661	399
Pieksämäki	25	6
<i>Etelä-Karjala</i>		
Ruokolahti	3 066	2 338
Taipalsaari	3 197	2 336
Savitaipale	2 530	1 726
Lappeenranta	1 493	360
Suomenniemi	1 307	1 040
Rautjärvi	1 269	808
Lemi	1 284	843
Parikkala	1 072	606
Ylämaa	809	557
Joutseno	765	365
Imatra	203	63
<i>Kymenlaakso</i>		
Valkeala	3 092	2 066
Jaala	2 930	2 347
Luumäki	2 936	2 078
Hamina	2 189	1 115
Virolahti	1 549	1 080
Pyhtää	1 581	1 199
Kotka	1 521	371
Anjalankoski	745	442
Miehikkälä	709	508
Kuusankoski	328	120
Elimäki	202	126
Kouvola	17	1

Etelä-Savon suurimmat mökkikunnat ovat Mäntyharju (4490 mökkiä) ja Mikkelä (4486 mökkiä). Mökkien lukumäärän perusteella Mäntyharju ja Mikkelä sijoittuvat valtakunnallisesti viiden suurimman mökkikunnan joukkoon. Muita maakunnan vetovoimaisia mökkikuntia ovat Kangasniemi, Puumala, Savonlinna, Pieksänmaa ja Ristiina (Tenhunen & Seppälä 2000: 23; Etelä-Karjala 2005a; Tilastokeskus 2003; ks. taulu 4). Uusia mökkejä Etelä-Savon maakuntaan valmistui vuoden 2005 aikana 411 kpl, mikä on hieman valtakunnallista keskiarvoa vähemmän. Maakunnalliseksi tavoitteeksi on kuitenkin asetettu, että vuonna 2015 mökkejä on lähes 60 000 ja vuonna 2030 noin 70 000 (Tilastokeskus 2005a; Etelä-Savo 2003b: 1). Maakunnallisessa vapaa-ajan asumisen strategiassa mökkimatkailun kehittämisen yhtenä keskeisenä haasteena nähdään alemman tieverkoston kehittäminen ja ylläpito (Etelä-Savo 2003b: 2; ks. myös Vanhamäki 2003: 15). Myös päätieverkoston kehittyminen on merkittävä vapaa-ajan asumisen kasvulle edellytyksiä luova tekijä. Tienpidon toimenpiteillä on keskeinen rooli vapaa-ajan asumisen sijoittumisessa ja saavutettavuuden varmistamisessa.

5.3.1 Mökkimatkailu maakunnan kehitystekijänä

Etelä-Savon maakunnallisissa kehittämisohjelmissa vapaa-ajan asuminen on nähty erääksi maaseudun ja koko maakunnan kehitystekijäksi (Etelä-Savo 2001; 2006). Myös valtakunnallisesti se on nousemassa erääksi alue- ja maaseutupolitiikan painopistealueeksi (Etelä-Savo 2003b: 3). Vapaa-ajan asuminen tuo mökin sijaintiseudulle ostovoimaa on siten tärkeä työllisyyteen vaikuttava tekijä monessa kunnassa (Mäntylä ym. 1998: 175; Vuoristo 2002: 124). Mökkimatkailu vaikuttaa myös elinkeinotoiminnan monipuolisuuteen ja alueiden toimintakykyyn.

Mökkimatkailu on monia muita matkailun muotoja sidotumpi tiettyyn kuntaan, joten mökkiläisten tuomat tulot jäävät keskeisesti vapaa-ajanasunnon sijaintipaikkakunnalle. Toisaalta mökkiläiset käyttävät kunnan palveluja, kuten jätehuoltoa ja terveyspalveluja, joten mökkikunnassa on kehitettävä mökkiläisiä varten erilaisia palveluja. Etelä-Savon ja muiden Kaakkois-Suomen suosittujen mökkikuntien mökeistä reilusti yli puolet on ulkokuntalaisten omistuksessa (ks. taulu 4). Koko maassa kaksi kolmesta mökinomistajasta omistaa mökin varsinaisen asuinkuntansa ulkopuolella (Tilastokeskus 2004a: 4). Ulkokuntalaiset mökinomistajat käyttävät myös muita matkailupalveluja, joten he hyödyttävät mökkikuntaansa kasvattamalla paikkakunnan matkailutuloja.

5.3.2 Mökkiläiset matkalla maalle

Mökin omistajien keski-ikä on lähes 60 vuotta. Keski-ään odotetaan edelleen nousevan suurten ikäluokkien siirtyessä eläkkeelle ja hankkiessa kesäasuntoja esimerkiksi lapsuuden kotiseuduiltaan. Eläkeläiset ovat innokkain mökkien käyttäjäryhmä. Kun eläkkeelle jääneillä on mahdollisuus käyttää vapaa-ajanasuntoaan enemmän myös varsinaisen matkailusesongin ulkopuolella, tulee vapaa-ajanasuntojen ympärivuotinen käyttö lisääntymään. (Pitkänen & Kokki 2005: 22, 34.) Samalla vapaa-ajan asumisen ja mökkeilyn matkailullinen merkitys kasvaa (ks. myös Mäntylä ym. 1998: 181; Müller 2002). Kun vapaa-ajan asuminen lisääntyy ja muuttuu yhä useammin ympärivuotiseksi, nousee myös mökeille haluttujen palvelujen määrä ja laatu. Esimerkiksi

mökkitalonmies- ja siivouspalvelut ovat kasvava toimiala maaseudulla. Elinkeinonharjoittajan näkökulmasta mökille pääsy on liiketoiminnan edellytys, mihin vaikuttaa erityisesti alemman tieverkon kunto ja kunnossapidon taso eri vuodenaikoina. Toisaalta entistä suuremman ikääntyneiden joukon liikkuminen mökkimatkoillaan maanteillä voi asettaa uusia haasteita tienpidolle. Siksi olisi syytä selvittää ikääntyvien mökkeilijöiden liikennetarpeita. Vaikka mökkien saavutettavuus vaatii tulevaisuudessa julkiseen liikenteeseen perustuvien matkaketjujen sekä erilaisten kulkumuotojen yhdistettävyyden ja aikatauluinformaation kehittämistä, tulee henkilöauto olemaan edelleenkin tärkein keino vapaa-ajanasunnolle siirtymisessä.

Mökkimatkailu tutkimuksissa

JET – Järvi-Suomi -tutkimushankkeessa on selvitetty Järvi-Suomen alueella mökin omistavien pääkaupunkiseutulaisten näkemyksiä vapaa-ajanasunnon merkityksestä ja sen liittymisestä mökinomistajien arkielämään (Pitkänen & Kokki 2005: 8). Tutkimuksessa selvittiin myös mökkiläisten liikkumista vapaa-ajanasunnoilleen. Mökin omistajilta tiedusteltiin, milloin, kuinka usein ja millä kulkuneuvoilla mökille matkustetaan. Lisäksi heiltä tiedusteltiin mökille matkustamiseen liittyviä mielikuvia sekä sitä, millaisena mökkimatka koetaan.

Kodin ja mökin välinen matka sekä mökkimatkiaan kuluva aika vaikuttavat viikonloppumökkeilyyn. Pääkaupunkiseudulta matkustetaan viikonloppuisin Järvi-Suomen mökeille erityisesti silloin, kun matka-aika jää alle kolmen tunnin. Kun mökkimatka on alle 150 km, noin kaksi kolmasosaa viettää mökillä viikonloppuja. Kun matkaa kertyi tätä enemmän, 151–200 km, noin 60 % mökin omistajista matkaa mökeilleen viikonloppuisin. Matka-aika ja matkan pituus yhdessä näyttävät muodostavan eräänlaisen viikonloppumökkeilyn rajan, joka jakaa vapaa-ajanasukkaat karkeasti kahteen ryhmään: viikonloppuisin ja loma-aikoina mökkeileviin sekä enimmäkseen loma-aikoina mökkeileviin. (Hiltunen 2005: 67–70.) JET – Järvi-Suomi -selvityksen mukaan mökille tehtiin keskimäärin noin 15 matkaa vuodessa, kun taas Tilastokeskuksen (2005b: 26) selvityksessä vuodelta 2004 koko maassa tehtiin keskimäärin 9 edestakaista mökkimatkaa. Eroa voivat selittää sekä Järvi-Suomessa mökin omistavien asuminen suhteellisen lähellä vapaa-ajanasuntoaan että viikoittain säännöllisesti toistuvien matkojen laskeminen mukaan mökkimatkojen kokonaismäärään, kuten JET – Järvi-Suomi -tutkimuksessa tehtiin (Pitkänen & Kokki 2005: 34, 63). Sitä vastoin Tilastokeskuksen tutkimuksesta ne mökinomistajat, jotka kävivät mökillään viikonloppuisin, rajattiin pois.

Kesämökkiä käytetään vuodessa keskimäärin 72 vuorokautta (Tilastokeskus 2004a). Etelä-Savossa sijaitsevien mökkien keskimääräinen käyttö on hie- man tätä korkeampi, ja Kymenlaaksossa mökkiä käytetään omistajakotitalouden omaan käyttöön yli 80 vuorokautta vuodessa (mm. Vuoristo 2002: 118; Tilastokeskus 2005d: 26). Vilkkainta mökin käyttö on heinäkuussa ja yleensäkin kesäkaudella kesäkuusta elokuuhun. Suosituimpina lomakuukausina, erityisesti heinäkuussa, mökillä viivytään pidempään. Viikonloppumatkustus keskittyy kesäkauden alku- ja loppupäähän sekä kevääseen ja syksyyn. Mökkimatkailu vilkastuu keväällä jo huhtikuussa ja jatkuu aina lokakuulle asti. Vain talvikuukausina mökkien käyttö on vähäistä. (Pitkänen & Kokki 2005: 29, Hiltunen 2005: 64.) Vilkkainta mökkiliikenne on kesän alusta syksyn alkuun.

Mökkimatkailun reitit

Maantieliikenteeseen on syntynyt selvästi erottuvia matkailun massaväyliä, jotka ruuhkautuvat matkailukausien alkaessa ja päättyessä. Nämä massaväylät syntyvän niille reiteille, jotka tosiasialliseen pituuteen tai mielikuviin perustuen koetaan edullisimmiksi aika- ja muiden matkakustannusten suhteen. Pääkaupunkiseudulta viikonloppujen mökkiliikenne purkautuu valtateille 4, 5 ja 6 Järvi-Suomen suuntaan. Nämä tiet ruuhkautuvat usein kesäperjantaisin mökeille menevästä liikenteestä ja vastaavasti sunnuntaisin mökiliikenteen palatessa takaisin. Ruuhkautuminen aiheuttaa ongelmia matkan sujuvuuteen ja hidastaa matkantekoa sekä lisää varsinkin lapsiperheiden matkan epämukavuutta. (Hiltunen 2005: 67–70.)

Vapaa-ajanasujien mökkimatkakokemus

Matkalla vapaa-ajanasunnolle käytetään tienvarsipalveluita. Mökkimatkallaan joka neljäs pysähtyy ainakin kerran tai kaksi esimerkiksi tekemään ruokaostoksia valtateiden varsien marketeissa tai suurilla huoltoasemilla. Perhetyyppien kesken ei pysähtymisessä ole suurtakaan eroa, mutta eniten pysähtyvät lapsiperheet. Kesäaikaan perheet pysähtyvät myös teiden varsilla olevilla levähdyspaikoilla. Niin lapsiperheille kuin muillekin pysähtyjille levähdyspaikkojen siisteys on tärkeä mökkimatkan mukavuutta lisäävä tekijä (huom. myös Elands & Lengkeek 2000: 38–40). Ajomatkaa mökille ei koeta kovin stressaavana, vaikkakin matkan pituus vaikuttaa niin, että lyhyemmällä matkalla stressiä koetaan vähemmän. (Hiltunen 2005: 71–72; 188.) Joka kolmas mökkimatkailija arvioi mökkimatkan olevan usein ainakin jossain määrin ruuhkainen. Ruuhkaisimmiksi matkan kokevat useimmiten lapsiperheet ja työssäkäyvät vastaajakotitaloudet. Sukupuolten välillä mökkimatkakokemus eroaa siinä, että naiset ovat miehiä enemmän huolissaan. Onnettomuuspelkoa voivat ainakin osin selittää teiden ruuhkaisuus sekä reitin loppupään kapeat ja monesti raskaan liikenteen käyttämät alemman tieverkon tiet. Alemman tieverkon teitä pidetään yleisemminkin turvattomina (Sipiläinen ym. 2005: 26).

Mökki ja mökkiläisten tarvitsemat palvelut saavutetaan henkilöautolla

Mökkimatkan pääasiallinen kulkumuoto on henkilöauto, 96 % vastaajista. Junaa mökkimatkallaan käyttää alle 10 % mökkimatkailijoista. (Tilastokeskus 2003; ks. myös Hiltunen 2005: 71, 72, 87.) Vapaa-ajanasuntojen saavutettavuus omalla autolla on muihin liikkumismuotoihin nähden ylivoimainen. Henkilöauton suosio perustuu myös auton helppouteen mökkimatkan kulkuneuvona; autossa kulkevat sekä ihmiset että tavarat ovelta ovelle, ja matkustuksen aikataulu on sovitettavissa tarpeen mukaiseksi. Toisaalta julkisen liikenteen yhteydet ovat usein heikot: vuoroja on harvassa, ja lähin pysäkki voi olla kaukana soratien päässä sijaitsevalta mökiltä. Julkisen liikenteen palvelut ja liikennejärjestelyt ovatkin suuri tyytymättömyyden aihe mökkiläisten keskuudessa (Kemi & Mäkinen 1994: 31; Tilastokeskus 2004a: 14; ks. myös Tiehallinto 2004e: 27). Lisäksi mökkeilijän tarvitsemat palvelut, kuten kauppa, huoltoasema ja posti, sijaitsevat varsin kaukana. Järvi-Suomen alueella lähimpään kaupunkiin on mökiltä matkaa keskimäärin 32 km, ja lähin ruokakauppa on keskimäärin 22 km päässä. Terveyskeskukseen matkaa kertyy mökiltä keskimäärin 18 km ja bussipysäkillä 4,3 km (Turunen & Moberg 1993: 11; Hiltunen 2005: 72–73). Tilastokeskuksen (2004a: 10–11) Kesä mökkibaro-

metrin mukaan mökkiteitä käytetään myös työmatkoihin, sillä 17 % kesämökin omistajatalouksista ilmoitti käyneensä töissä mökiltä. Auto ja hyvin liikennöitävissä oleva tieverkko ovat siis mökkiläiselle välttämättömiä niin useimpien palvelujen saavuttamisessa kuin työn ja vapaa-ajan asumisen yhdistämisessä.

Mökkiliikenne vaikuttaa ympäristöön

Valtaosalle mökkimatkailijoista ainoa kulkuneuvo vapaa-ajanasunnolle on henkilöauto, mistä syystä henkilöautoliikenne muodostaa vapaa-ajan asumisen merkittävimmän ympäristöongelman. Vapaa-ajan asumisen energiankulutuksesta 79 % muodostuu mökkiliikenteestä (Hallanaro ym. 2000; huom. myös Etelä-Savo 2003b: 14). Mikäli matkailuliikenteen ympäristökuormitukseen halutaan vaikuttaa, on muun muassa matkailu- ja tieliikennetoimijoiden sekä viranomaisten työskenneltävä tiiviimmin yhteistyössä matkamuotojen monipuolistamiseksi (mm. Cater 1994; Aga Khan 1994: 104–105; huom. myös Kauppila 2004: 218). Mökkiliikenne myös ruuhkauttaa teitä, mutta toisaalta rytmiä sovitetaan raskaan tavaraliikenteen rytmin mukaisesti ainakin kapeammilla ja heikosti ohitusmahdollisuuksia tarjoavilla teillä. Niin ikään mökkiliikenne aiheuttaa meluhaittoja juuri siellä, mistä useimmat etsivät rauhaa ja hiljaisuutta (Tenhunen ja Seppälä 2000; Borg ym. 2002: 45–46; Hemmi 2005a: 61; Hiltunen 2005: 76; Pitkänen & Vepsäläinen 2005: 161–186). Vapaa-ajanasuntojen saavuttamiseksi välttämättömän tiestön rakentaminen vaikuttaa ympäristöön myös muuttamalla maisemaa sekä vähentämällä vapaata maa-aluetta. Luonnon monimuotoisuuden kannalta ongelman muodostavat mökeille vievät yksityistiet, jotka metsäalueita pirstoessaan katkovat ekologisia käytäviä.

5.4 Maaseutumatkailu

Laajasti ottaen maaseutumatkailulla tarkoitetaan kaikkea maaseudulla tapahtuvaa matkailua (Astikainen 1997a: 3). Sen kohteena ovat maaseutu yleisesti, maatilat ja kylät (Oppermann, 1996: 87) tai tänä päivänä myös marjaviinitilat, joita Kaakkois-Suomen alueelta löytyy useita. Maaseutumatkailu on maaseudun luontaisiin edellytyksiin ja voimavaroihin, kuten luontoon, maisemaan, kulttuuriin ja pienryrittäjyyteen, perustuvaa maaseudulla tapahtuvaa matkailutoimintaa. Se yhdistää vastuullisen matkailun periaatteita, paikallisen elämäntavan muotoja, puhdasta luontoa metsineen, vesistöineen ja saaristoineen sekä maaseudun ihmisten monipuolista osaamista (Hemmi 2005b: 185; ks. myös Maaseutu 2000). Maaseutumatkailu voidaan nähdä myös osana maaseutupolitiikkaa, jonka tehtävänä on tukea ja vahvistaa maaseudun toimintoja, kilpailukykyä ja vetovoimaisuutta sekä lisätä sen elinvoimaisuutta, palveluja ja yhdyskuntien toimivuutta (Hemmi 2005b: 188; Kauppila 2000). Pohjoismaissa maaseutualueille suuntautuvalla matkailulla on erityinen alueellinen merkitys, sillä alkutuotannon lisäksi julkisen hallinnon työpaikat ovat vähentyneet ja maaseutu kärsii muuttotappiosta ja vinoutuneesta ikärakenteesta.

5.4.1 Hiljaisuus ja maisemat maaseudun vetovoimatekijöinä

Maaseutumatkailun vetovoimatekijöitä ja kehittämisen edellytyksiä ovat esimerkiksi maaseudun luonnon- ja kulttuurimaisema, maaseutukulttuuri sekä

mahdollisuus harrastaa maaseutuympäristöön liittyviä aktiviteetteja (Bailly ym. 1996; Hassan 2000: 241; Martikainen 2003: 5). Maaseutumatkailun menestystekijöitä ovat myös maaseudun rauha ja väljyys sekä maiseman esteettisyys, jota tulee vaalia tienpidolla ja tievarsimaisemien hoitamisella (Martikainen 2005: 25). Järvimaisemien avaaminen tiellä liikkujille on osa esteettisen matkakokemuksen luomista.

Maaseutumaisema on tärkeä osa maaseudulle suuntautuvaa matkailua (Astikainen 1997a: 3; Hall 2005: 233; Hall & Boyd 2005). Maaseutukeskuksissa onkin viimeisen kymmenen vuoden aikana laadittu maisemanhoitosuunnitelmia, joiden tavoitteena on ollut esimerkiksi parantaa ja kehittää maakunnan keskeisten matkailuteiden yleisilmettä sekä korjata mahdollisia maisemavaurioita. Suunnitelmat on toteutettu maaseutukeskusten, tiepiirien, kuntien ja metsälautakuntien yhteistyönä. Etelä-Karjalassa maaseutumaisemaa on kehitetty esimerkiksi Änkilässä, jonne on toteutettu maisemamatkailureitti. (Astikainen 1997a: 19–20.) Tieympäristö näyttelee siis merkittävää roolia maaseudulle suuntautuvassa matkailussa ja on sen yksi vetovoimatekijä. Teiden ja tienympäristön suunnittelussa tulee huomioida luonto- ja maaseutumatkailun yhden vetovoimatekijän – hiljaisuuden – vaatimukset, sillä hiljaisuudesta on tulossa tärkeä matkailijoita houkutteleva tekijä (mm. Saarinen 1996: 63–64; Keane 2000: 54; Vuorela 2002: 32; Lapin liitto 2003). Hiljaisia alueita on kartoitettu viime vuosina esimerkiksi maakunta- ja yleiskaavatyön yhteydessä (esim. Kymenlaakso 2005a: 25), ja liikenne- ja tiesuunnittelu on yksi osa niiden toteuttamista.

5.4.2 Etelä-Savo – maaseutumatkailun maakunta

Etelä-Savo on yksi maaseutumatkailun ykkösmaakunnista Suomessa. Mökkivuokraus on maakunnan perinteinen matkailutuote. Reilun 43 000 mökin kokonaismäärästä vuokramökkejä arvellaan olevan noin 1200 (Etelä-Savo 2001: 1). Nämä mökit kuuluvat selkeästi matkailun piiriin. 1950–60-luvuilla alkanut mökkivuokraus muodostaa yhä maaseutumatkailun rungon (Martikainen 2003: 5). Tilastokeskuksen yritys- ja toimipaikkarekisterissä haja-asutusalueilla sijaitsevia majoitus- ja virkistyspalveluja tarjoavia pienyrityksiä oli vuonna 2000 yhteensä 3248. Näiden lisäksi toimii mikroyrityksiä, joita maaseutumatkailun teemaryhmän selvityksen mukaan syksyllä 2002 oli 2165 kpl (Martikainen 2003: 4). Etelä-Savossa on Suomen maakunnista määrällisesti eniten maaseutumatkailuyrityksiä, joihin myös pääosa mökkivuokrausyrityksistä lukeutuu. Tämän vuosikymmenen alkupuolella Etelä-Savon osuus koko maan maaseutumatkailuyrityksistä oli 14,9 % (302 kpl). Maaseutumajoituskohteita näistä oli noin 200. (Tenhunen ja Seppälä 2000: 24; Etelä-Savo 2001.) Maaseutumatkailu on lisääntynyt huomattavasti viime vuosikymmeninä. Yli puolet maaseutumatkailuyrityksistä on perustettu vuoden 1990-jälkeen.

Maaseutumatkailun yritykset sijaitsevat hajallaan

Koska maaseutumatkailuyritykset sijaitsevat haja-asutusalueella (Martikainen 2003: 5), on saavutettavuus yksi keskeisistä maaseutumatkailun ongelmista ja haasteista. Sijainti suhteessa keskuksiin ja toisaalta suhteessa tieverkon keskeisiin väyliin on oleellinen saavutettavuuteen vaikuttava tekijä, sillä maaseutumatkailun pääasiallinen asiakaskunta liikkuu henkilöautolla.

Saavutettavuuteen vaikuttavat tekijät, maaseutumatkailun tarvitseman tieverkon kattavuus ja kunto, ovat maaseutumatkailuyritysten keskeinen menestymisen edellytys (Hall 2005: 251). Maaseutumatkailuyritysten ja niiden asiakkaiden lisäksi myös maaseutualueiden asukkaiden ja mökkiläisten tarvitsemat mobiilipalvelut, kuten myymälä- ja kirjastoautot, tarvitsevat kulkukelpoisia teitä. Alemman tieverkon rapistuminen haittaa ainakin jossain määrin näiden palvelujen toimivuutta ja myös uusien pyörillä liikkuvien palvelujen kehittämistä. (Lehtonen 2006.)

5.5 Luontomatkailu

Luontomatkailulla voidaan tarkoittaa kaikkea luontoon tukeutuvaa matkailua (Oppermann, 1996: 87; Ympäristöministeriö 2002: 7), jossa luonnon tarjoamat elämykset ja ympäristökokemukset toimivat matkailun vetovoimatekijöinä (mm. Hemmi 2005a: 333–335). Luontomatkailu kasvattaa koko ajan suosiotaan, ja vuosittaisen kasvun on ennustettu olevan Suomessa jopa 8–10 % (Murphy 1991: 41; Silvennoinen ym. 1998: 113; Fennell 1999; Hall & Page 1999; Saarinen 2000: 73; Matilainen & Aro 2002; Ohjelma 2002: 39; Lapin liitto 2003; Huhtala ym. 2004: 241). Luontomatkailun suosiota selittävät paljolti samat tekijät kuin maaseutumatkailunkin suosion lisääntymistä: massaturismin suosion lasku ja kulutusvalintojen yksilöllistyminen.

Luonto on Suomen matkailun primaarinen vetovoimatekijä (Kauppila 1996: 12), ja se on myös ulkomaisten matkailijoiden keskeinen Suomeen tulon syy ja maahan liittyvien mielikuvien rakentaja (mm. Suvilehto ym. 1997; Etelä-Suomen 2001; Pajunen ym. 2002: 4; Krzywacki 2005; MEK 2005a, 2005b). Merkittävä osa Suomen matkailusta on luontomatkailua. On arvioitu, että sen osuus koko matkailusta on noin neljännes. Luontomatkailulla ja sen kehittämisellä on erityistä merkitystä Pohjois- ja Itä-Suomen sekä saaristoalueiden aluekehitykselle (Kauppila 1996: 12; Ympäristöministeriö 2002: 7). Myös Etelä-Savon, Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson maakunnissa luontoon liittyvä matkailu on yksi matkailun kehittämisen kohde. Kaakkois-Suomen alueella on erinomaiset olosuhteet luontomatkailun kehittämiseksi. Laajat järvi-alueet, joet ja etelässä merenrannikko antavat alueelle omaleimaisen piirteensä. Alueelta löytyy myös useita kansallispuistoja ja vaihtelevia maisemia, joten se tarjoaa runsaasti mahdollisuuksia erilaisiin luontoaktiviteetteihin, kuten retkeilyyn ja kalastukseen.

5.5.1 Toimivat liikenneyhteydet välttämättömyys luontomatkailulle

Luontomatkailun kohteet sijaitsevat useimmiten syrjässä päätieverkosta. Matkailukohdetta valittaessa kohteen todennäköisyys tulla valituksi vähenee etäisyyden kasvaessa, eli kohteista valitaan mieluummin lähempänä oleva ja siis pienemmin kustannuksin saavutettavissa oleva kohde. Toisaalta erittäin houkuttelevissa kohteissa paikan hyvä maine voi lyhentää mielikuvallista välimatkaa (Huhtala ym. 2004: 242, 246). Luontomatkailun menestymisen kannalta matkailukohteiden ja luontomatkailureittien saavutettavuus ja hyvät liikenneyhteydet ovat oleellisia, sillä myös ne koetaan matkakohteen ominaisuuksiksi (Silvennoinen ym. 1998: 113). Siksi onkin tärkeää, että tahot, jotka voivat vaikuttaa luonnon virkistyskäyttöä ja luontomatkailua tukevien tekijöiden kehittämiseen, ovat siihen myös halukkaita (Ympäristöministeriö 2002:

31). Tienpidon toimet ovat yksi osa tätä kokonaisuutta ja merkittävä tekijä kohteiden saavutettavuuden parantamisessa.

Tieverkko palvelee myös retkeilijöitä

Tieverkko voi palvella luontomatkailussa myös jalan tapahtuvaa liikkumista esimerkiksi siirtymämatkoilla auton pysäköintipaikalta varsinaiselle reitille. Joskus luontomatkailun retkeilyreitit ylittävät autoteitä tai saattavat kulkea osittain teitä pitkin. Pienemmillä teillä tämä ei yleensä aiheuta ongelmia, mutta vilkkaammilla teillä vaaratilanteet ovat mahdollisia, ja retkeilijät saattavat tuntea olonsa turvattomaksi. Erityisen ongelmallista on, jos tien pientareet ovat hyvin kapeat, ja retkeilijä joutuu tämän vuoksi kulkemaan ajoradan puolella. Tällöin piennarten leventäminen sekä tienvarrella liikkuvista tai tien ylittävistä retkeilijöistä varoittavat liikennemerkkit voivat merkittävällä tavalla lisätä sekä retkeilijöiden että tiellä liikkuvien autoilijoiden mukavuutta.

5.5.2 Kansallispuistot luontomatkailun kohteina

Yksi keskeisistä luontomatkailukohteista ovat kansallispuistot, joiden kävijämäärä kaksinkertaistui 1990-luvun aikana (Saarinen 2004: 105). Kansallispuistot ovat yleisiksi luonnonnähtävyyksiksi tarkoitettuja alueita (Luonnon-suojelulaki 1996/1096). Jotta ne palvelisivat tätä tarkoitusta, tulee niiden saavutettavuuden ja nähtävyyden tavoitettavuuden olla kohtuullisella tasolla (ks. mm. Lapin liitto 2003: 24). Tähän vaikuttavat niin puistojen sisäiset kuin ulkoisetkin liikenneyhteydet sekä yhteyksiä käyttävien kuljetuspalveluiden määrä (Loven 2005: 125).

Kansallispuistoihin matkustetaan henkilöautolla

Suomen merkittävimmät kansallispuistot ovat pääosin hyvin tavoitettavissa ainakin henkilöautolla. Kolmessa neljästä kansallispuistosta luontomatkailija pääsee ajamaan henkilöautolla puiston sisällä kulkeville maanteille, paikallis-teille tai yksityisteille. Säännöllinen linja-auto- tai veneliikenne tavoittaa 10 kansallispuistoa. Opasteissaan 12 kansallispuistoa ilmoittaa, että niiden läheisyyteen pääsee julkisella linja-autoliikenteellä, mutta tällöinkin kävelymatkaa puiston rajalle voi olla 1–15 km. Pääosin kansallispuistot ovat kuitenkin vain henkilöautoliikenteen tavoitettavissa. (Loven 2000: 123.) Esimerkiksi vuonna 1998 Kolin kansallispuiston yli 100 000 vierailijasta 86 % saapui puistoalueelle henkilöautolla, laivalla alueelle saapui 8 % ja muilla julkisilla liikennevälineillä noin 6 %. Kyselyn perusteella asiakkaat eivät pidä julkisten liikenneyhteyksien ulottamista puistoon asti kovin tärkeänä, vaan henkilöautoihin painottuva yhteysliikennekulttuuri vastaa varsin hyvin luontomatkailuasiakkaiden omia tavoitteita. Hyvät liikenneyhteydet, erityisesti kunnollinen maantieteyhteys, ovat tärkeitä kansallispuistojen käytölle. (Loven 2000: 123–129.) Koska henkilöauto on keskeinen luontokohteiden saavuttamisen väline, on tieverkon oltava toimiva ja kunnossa.

Tutkimusteemoja:

- Alemman tieverkon talvihoidon vaikutus vapaa-ajanasuntojen talvikäyttöön
- Mökkimatkalaisten erilaiset tarpeet
 - Eri ikäryhmät matkalla mökille
 - Ikääntyvien vapaa-ajanasukkaiden liikkumistarpeet ja matkaketjujen järjestäminen
 - Vuokra- ja omistusmökkien saavutettavuus yleisesti (turistit, julkisilla liikennevälineillä liikkuvat)
- Palvelujen saavutettavuus mökiltä ja palvelujen toimittaminen mökille
- Mökkimatkan ruuhkat: ruuhkien vaikutus mökkimatkailuun ja matkailuvalintoihin
- Mökkimatkan reittivalintoihin vaikuttavat tekijät
- Opastus vuokramökeille; tarve ja kehittäminen
- Maankäytön suunnittelu ja vapaa-ajan asuminen
 - Yhdyskuntarakenteen seurantarjestelmän hyödyntäminen tie-suunnittelussa
- Autolla saavutettavuuden merkitys matkailukohteen valinnassa
- Teiden kunnon vaikutus matkailijoiden kokemuksiin luonto- ja maaseutukohteiden saavutettavuudesta
- Hiljaisten alueiden huomioiminen tierakentamisessa
- Vapaa-ajanasumisen sekä maaseutu- ja luontomatkailun erityistarpeet tienpidolle ja opastukselle
- Yksityistiemäärärahojen ja alempiasteisen tieverkon kunnon merkitys luonto- ja maaseutumatkailulle/-yrittäjille
- Saavutettavuus ja poikittaisväylät: poikittaisväylien kehittäminen ja haja-asutusalueiden matkailu
- Visuaalisen maiseman ja äänimaiseman merkitykset eri intressiryhmille (esim. matkailijalle avattu tiemaisema voi olla ristiriidassa mökkeilijän tarpeiden kanssa; avoin järvimaisema kantaa maantien melun mökkirantaan)

Yhteenveto:

- Vapaa-ajanasuminen sekä luontoon ja maaseutuun perustuva matkailu ovat merkittäviä matkailumuotoja kaikissa Kaakkois-Suomen maakunnissa, mutta erityisen suuri merkitys näillä matkailun muodoilla on Etelä-Savon maakunnan aluetaloudelle.
- Luontoon ja maaseutuun perustuva matkailu ovat jatkuvasti kasvavia matkailun muotoja yhdessä vapaa-ajan asumisen kanssa.
- Etelä-Savossa kesämökkejä on yli 43 000. Mökkimäärällä mitattuna maakunta on Suomen toiseksi suosituin vapaa-ajan asumisen alue Varsinais-Suomen jälkeen. Yhteensä kesämökkejä on Suomessa noin 470 000.
- Eniten mökkejä (yhteensä lähes 16 000) on Etelä-Savossa Mäntyharjun, Mikkelin, Kangasniemen ja Puumalan kuntien alueella.
- Mökkimatkojen pääasiallinen kulkuneuvo on henkilöauto.
- Luontoon ja maaseutuun perustuvan matkailun kohteet sijaitsevat alemman tieverkon varrella, jotka useimmiten ovat sora- ja yksityisteitä. Sen vuoksi tieverkon kunto on keskeinen kohteiden saavutettavuuteen vaikuttava tekijä. Erityisesti keli-rikko aika muodostaa ongelman näiden kohteiden saavuttamiselle.
- Alemmalla tieverkolla on merkittävä asema myös muulle elinkeinotoiminnalle sekä näiden teiden varrella asuvien ihmisten toimintakyvylle ja palvelujen saavuttamiselle. Niinpä matkailuun kohdistuvat liikenneinfrastruktuurin kehittämistoimenpiteet hyödyttävät myös alueen asukkaita ja muita elinkeinoja.
- Pääkaupunkiseudulta mökkimatka Järvi-Suomeen suuntautuu valtateille 4, 5 ja 6.
- Joka kolmas kokee mökkimatkan ruuhkaiseksi. Erityisesti ruuhkat haittaavat lapsiperheiden ja työssäkäyvien mökkimatkaa.
- Mökeille matkustetaan viikonloppuisin erityisesti silloin, kun mökkimatkaa kertyy alle 150 km. Matka-aika ja matkan pituus yhdessä muodostavan viikonloppumökkeilyn rajan, joka jakaa vapaa-ajan asukkaat karkeasti kahteen ryhmään; sekä viikonloppuisin että loma-aikoina mökkeileviin ja enimmäkseen loma-aikoina mökkeileviin.
- Mökkeilyn huippusesonki ajoittuu kesä-elokuuhun. Erityisen paljon mökeillä ollaan heinäkuussa. Mökkikausi alkaa kuitenkin jo huhtikuussa ja jatkuu aina lokakuulle saakka.
- Mökillä oleskellaan pidempiä aikoja kesäkuukausina, kun taas keväällä ja syksyllä mökeille tehdään lähinnä viikonloppumatkoja.
- Tulevaisuudessa, suurten ikäluokkien eläkkeelle siirtymisen myötä, vapaa-ajan asumisen ympärivuotisuus lisääntyy.

6 TIE JA TIESTÖ MATKAKOKEMUKSESSA JA MATKAILUALUEEN MUODOSTAJANA

Matkailu- ja matkakokemus rakentuu matkaan kohdistuvista odotuksista, toiveista ja matkalle lähdön motiiveista sekä elämyksistä ja tapahtumista matkalla ja matkakohteessa. Kokemus muodostuu matkailijan omista havainnoista, yhteiskunnallisista arvostuksista ja näiden vuorovaikutuksesta (Crouch 1999: 2; Urry 1999: 34–37). Matkakokemus on kaikkien osiensa summa, se on kokonaiselämys (Ryan 1991: 35–49). Autolla liikkuvalla matkailijalle tie on yksi matkan osa, joka vaikuttaa myös varsinaisesta määränpäästä syntyvään vaikutelmaan (mm. Cooper ym. 2000: 271; Vuoristo 2003: 183, 187). Tanttu (2003: 42) toteaa, että matkailijan käsitys matkakohteesta muodostuu liikkumisen ja toiminnan kautta, eli matka on matkailijalle yksi kokonaisuus, kokonaismatkailutuote, jonka osia ei voi erottaa toisistaan. Teyhteydet vaikuttavat niin matkailun suuralueiden kuin yksittäisten kohteiden käytön muovautumiseen ja niitä koskeviin mielikuviin (Saarinen 1998; 2004: 105). Mielikuvaa ja matkakokemusta rakentavat niin tien vierien puskot kuin puiden lomasta avautuva järvimaisema, muiden kuljettajien käytös, vaaratilanteet, levähdyspaikat, opasteet, liikenne- ja sääninformaation saatavuus sekä teiden kunto ja tieverkon kattavuus. Tieverkosto siis muovaa paitsi matkailualuetta myös sen imagoa ja matkailullista houkuttelevuutta.

6.1 Savonlinna–Kerimäki–Punkaharju-matkailualue

Savonlinna, Punkaharju ja Kerimäki muodostavat yhdessä vetovoimaisen matkailukeskittymän ja Savonlinnan seudun matkailualueen ytimen. Vesistö ja järviluonto ovat vahvoja imagotekijöitä koko alueelle yhdessä monipuolisen kulttuuritarjonnan kanssa. Savonlinnan matkailuseutu ulottuu idässä Punkaharjulle ja lännessä Sulkavan ja Rantasalmen suuntaan. Pohjoisessa matkailualue jatkuu Enonkosken suuntaan. Tältä suunnalta löytyvät Savonlinnan lentokenttä, useita maaseutumatkailukohteita sekä voimakkaasti kehittynyt Oravin luontomatkailu- ja melontakeskus ja vierasvenesatama. Alueen matkailuyrittäjät ovat viime vuosina verkostoituneet Linnansaaren ja Koloveden kansallispuistojen ympärillä ja saaneet aikaiseksi toimivan yritysrenkaan, joka yhdistää matkailutoimijoita Savonlinnan lähialueilla. Etelässä matkailualuetta rajaa Pihjavesi. Matkailualueen kannalta keskeiset tiet ovat valtatie 14 sekä seututiet 435, 464, 467, 468 ja 471.

6.1.1 Keskeiset matkailukohteet sijaitsevat kuntakeskuksissa

Savonlinnassa tärkeimmät matkailukohteet keskittyvät kaupunkikeskustan välittömään läheisyyteen. Olavinlinna, museolaivat, Riihisaaren museo sekä Linnankatu sijaitsevat keskustan itä laidalla Kyrönsalmen tuntumassa. Tori ja matkustajasatama sijaitsevat aivan keskustan jakavan Haapasalmen rannalla, ja Kasinosaaret sekä Kylpylähotelli Kasino Vääräsaarella Haapasalmeen liittyvän kapean Koululahden vastakkaisella rannalla. Savonlinnan keskeiset matkailukohteet ovat siis kävelymatkan päässä toisistaan kaupungin keskustassa ja sen lähialueilla. Myös Punkaharjun kohteet, Taidekeskus Retretti, Luston metsämuseo ja -tietokeskus, Valtionhotelli, Punkaharjun Kesämaa, Punkaharjun lomakeskus ja kuntoutuskeskus, sijaitsevat suhteellisen pienellä alueella lähellä toisiaan. Kohteelta toiselle on matkaa tietä pitkin

noin 1–3 km. Kahden paikkakunnan tunnetuimman kohteen, Luston ja Retretin, välimatka on noin 3 km. Kuntakeskukseen on Lustosta matkaa noin 6 km, jonka voi taittaa myös harjutietä pitkin. Putikon kylämiljöölle on matkaa kuntakeskuksesta noin 7 km. Punkaharjun välimatkat ovat siis suhteellisen helposti hallittavissa myös kevyelle liikenteelle. Kerimäen ehdottomasti tunnetuin nähtävyys on keskustassa sijaitseva maailman suurin puukirkko. Keskustassa sijaitsevat myös Suomen järvikalastusmuseo sekä vierasvenesatama, Kerimäen kirkkoranta ja kotiseutumuseo. Kerigolfin kentille on keskustasta matkaa reilu 8 km ja Raikuun salpa-asemalle noin 20 km. Hytermän luonnonsuojelu- ja museosaarille sen sijaan pääsee vain veneellä.

Matkailualue hahmottuu markkinoinnin kautta

Savonlinna–Punkaharju–Kerimäki-alue hahmottuu markkinoinnin kautta yhtenäiseksi matkailuseuduksi. Alueelta löytyy kuntakeskuksissa ja niiden tuntumassa sijaitsevien vetovoimakohteiden sekä majoitus- ja muiden matkailupalvelujen lisäksi maaseutumatkailuyrityksiä ja vuokramökkejä. Myös yksityiskäytössä olevia vapaa-ajanasuntoja on alueella runsaasti. Vaikka alueen matkailukohteet ovat keskittyneet pääosin kuntakeskuksiin tai niiden välittömään läheisyyteen, on Savonlinna–Kerimäki–Punkaharju-seutu matkailualueena hajanainen kohteiden ja kohdekeskittymien pitkien välimatkojen takia. Matkailualueen kokonaisuuden hahmottaminen ja kehittäminen matkailukohteena on siksi haasteellista. Hajanaisuuden ja matkailualueen kohteiden suhteellisen pitkien välimatkojen takia Savonlinna–Kerimäki–Punkaharju-alueen sisäiseen tieverkostoon ja opastus- ja informaatiopalveluihin on kiinnitettävä erityistä huomiota (vrt. Etelä-Savo 2005: 7; ks. myös Lehtolainen 2003: 9).

6.1.2 Tiet ja opasteet yhdistävät matkailualueetta

Matkailualue muodostuu liikenneyhteyksistä ja reiteistä, palveluista ja vetovoimatekijöistä sekä matkailijoista, jotka liikkuvat näiden muodostamassa verkossa (Vuoristo 2003: 175). Matkailualueen rakenteen ja sen kehittämisen takia olisi hyvä tietää miten ja missä matkailijat liikkuvat. Matkailijan tekemät valinnat ja niitä seuraavat toiminta ja liikkuminen muodostavat toiminnallisen matkailualueen, jonka muotoutumiseen voidaan vaikuttaa opasteilla ja reittijärjestelyillä. (Tanttu 2003: 42.)

Sisäiset liikenneyhteydet vaikuttavat matkailualueella liikkumiseen

Alueen sisäisen reittiverkoston, opastuksen ja matkainformaation kehittämällä ja helpolla saatavuudella voidaan vähentää Savonlinna–Kerimäki–Punkaharju-seudun kaltaista matkailualueetta vaivaavaa etäisyysvastusta (mm. Vuoristo 2002) eli parantaa kohteiden saavutettavuutta. Tämän tavoitteen toteutumiseksi on koko seudun matkailullista ja liikenteellistä toimintaympäristöä kehitettävä toimivammaksi ja siten kilpailukykyisemmäksi. Kaikki edellä mainitut seikat ovat keskeisiä kehittämiskokonaisuuden osia. Sisäisten yhteyksien kehittämisessä avainasemassa ovat teiden kunto sekä opastuksen loogisuus ja toimivuus. Opasteita on kehitettävä niin, että ne vastaavat oman arkiympäristönsä ulkopuolella liikkuvien matkailijoiden tarpeisiin, ja että niiden avulla matkakohteille johtavien reittien ja risteysten ennakointi helpottuu.

Sisäisten liikenneyhteyksien kehittäminen tarkoittaa teiden kunnon ja opastusjärjestelmän lisäksi liikkumismuotojen monipuolisuuden tukemista. Tämä tarkoittaa muun muassa kevyen liikenteen olosuhteiden kehittämistä autoilureittien ja opastusjärjestelmän rinnalla. Vaikka Savonlinnan seudun matkailualueen kohteet ovat hajallaan, ovat ne suhteellisen helposti saavutettavissa myös pyöräillen, sillä paikkakuntien väliset välimatkat eivät ole kovin suuret. Pyörämatkailu vaatii kuitenkin kuntakeskuksia yhdistävien kevyen liikenteen reittien ja verkoston rakentamista täydentämään kuntakeskusten sisäisiä kevyen liikenteen reittejä. Samalla on kiinnitettävä huomiota eri liikkumismuotojen yhteensovittamiseen ja liikenneturvallisuuteen. Esimerkiksi Punkaharjun harjutiellä liikkuu moottoriajoneuvojen joukossa paljon lähialueella lomailevia tai kauttakulkumatkalla olevia pyöräilijöitä. Autoilijoita voisi muistuttaa kapealla ja mutkittelevalla tiellä pyöräilevistä varoitusmerkein tai muulla vastaavalla tavalla. Kevyen liikenteen mahdollisuuksien lisääminen ja olosuhteiden kehittäminen vahvistaa myös matkailualueen kokonaisuutta ja lisää alueella joka tapauksessa liikkuvien pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta.

Joukkoliikenteellä on merkittävä rooli alueen matkailullisessa yhdistämisessä. Joukkoliikenteen toimivuus ja aikataulujen yhteensopivuus on nähty tärkeäksi aluetta yhdistäväksi tekijäksi myös Etelä-Savon maakuntaohjelmassa (2003a: 20, 22). Hajanaisen alueen yhdistäminen vaatii eri liikennemuotojen logistista ja aikataulullista yhteensovittamista sekä aikatauluihin ja eri liikkumismuotoihin liittyvän informaation saatavuuden parantamista. Usein julkinen liikenne, niiden reitit ja aikataulut, on kehitetty palvelemaan vain paikallisia asukkaita. Matkailijan näkökulmasta ne saattavat olla epäsopivia ja liikenneinformaation saanti hankalaa (Law 2002: 174; huom. myös Lapin liitto 2003: 32). Niinpä liikenneinformaation saatavuuden kehittäminen sekä vuorojen ja reittien suunnittelu on avainasemassa, jotta joukkoliikenteen käyttö lisääntyisi myös matkailukäytössä.

6.2 Matkailukaupunki Savonlinna

Savonlinnan kaupunki sijaitsee keskellä järvioluetta. Se on jo perinteisesti ollut vesiliikenteen solmukohta, ja nykyäänkin sisävesiristeilyliikenne Saimaalla on vilkasta. Matkailukohteena Savonlinna on ollut tunnettu jo ainakin 1800-luvun lopulta asti, jolloin ensimmäinen kylpylä valmistui Koululahden rannalle. Tänä päivänä kaupungin matkailullisia vahvuuksia ovat Olavinlinna, Oopperajuhlat ja järviluonto, mutta niiden rinnalle pyritään kehittämään myös erilaisia luontoon ja kulttuuriin perustuvia tuotepaketteja ja ohjelmapalveluita. Matkailu on tänä päivänä merkittävä osa Savonlinnan paikalliskulttuuria ja elinkeinotoimintaa. Savonlinnan matkailutoimialan liikevaihto oli 120 miljoonaa euroa vuonna 2003, kun teollisuuden liikevaihto oli samaan aikaan 189 miljoonaa euroa (Tilastokeskus 2004b; Wilkman & Vahela-Korhonen 2005: 14). Savonlinna on seutukuntansa vahvin matkailutoimija, sillä kaupunki keräsi vuonna 2000 reilusti yli puolet koko seutukunnan matkailutulosta. Vapaa-ajan asutuksen osuus alueen välittömästä matkailutulosta oli viidennes. Myös tässä Savonlinna oli suurin tulonsaaja. (Wilkman & Vahela-Korhonen 2005: 14.)

Savonlinnan matkailusezonki ajoittuu heinäkuuhun

Savonlinnan matkailun huippukausi ajoittuu heinäkuuhun, jolloin kaupungissa järjestetään Oopperajuhlat. Sesonkia pyritään kuitenkin laajentamaan talvikauteen ja lisäämään kaupungin ja sen matkailukohteiden ympärivuotista vetovoimaa (Savonlinnan seudun matkailu 1999: 48–41; Turunen 1998: 95–101; Pitkänen & Vepsäläinen 2003: 39–40). Toisaalta Savonlinnan matkailustrategia vahvistaa kaupungin merkitystä kesämatkakohteena, sillä strategian visiona on, että Savonlinna on vuonna 2015 Suomen kesän pääkaupunki, Suomen ja Saimaan järvimatkailun ykköskohde ja kansainvälinen kulttuurimatkailuseutu (Wilkman & Vahela-Korhonen 2005: 11). Tulevaisuudessaakin keskeisin matkailusezonki ajoittunee kesäkuukausiin, mutta nykyistä pidemmälle ajanjaksolle.

6.2.1 Olavinkatu – maantie kaupungin keskellä

Savonlinnan kaupunki venyttäytyy Pihlajaveden ja Haapaveden väliin jäävälle kannas- ja saariketjulle. Vesistöt ympäröivät kaupunkia, ja luonnonmaiseman keskeisiä elementtejä ovat saariston rajaamat näkymät ja niiden väliin jäävät vesialueet. Kaupunkikeskustan lähimaisemien ydinkohta on Olavinlinnan maisema Kyrönsalmessa. Savonlinnan kaupunkirakenne on nauhamainen, ja asiointimatkat kaupungin laidalta toiselle ovat pitkät. Maantieteellisen sijainnin takia tiet ovat kulkeneet kaupungin keskustan läpi; vaihtoehtoista väylää ei ole ollut olemassa. Valtatie 14 kulkee kaupungin keskustan halki Olavinkatua pitkin. Niin henkilöautoliikenne kuin raskas liikenne sekä kaupungin sisäinen ja ohitusliikenne jyräävät kaupungin pääkatua ja vilkkainta kauppakatua pitkin. Katu ruuhkautuu päivittäin, ja sen vilkkaus rajoittaa kevyen liikenteen mahdollisuuksia sekä heikentää keskustan viihtyisyyttä ja yhtenäisyyttä. Ruuhkautuva liikenne ja liikenteen sujuvuusongelmat tekevät Olavinkadusta pullonkaulan paitsi valtatie 14 raskaalle liikenteelle myös Savonlinnan seudun elinkeinoelämälle ja kaupunkikeskustan kehittymiselle (Tielaitos 2000). Etelä-Savon maakuntaohjelmassa valtatie 14 siirtäminen pois Savonlinnan keskustasta nähdään erittäin tarpeelliseksi. Siirto poistaa kaupungin keskusta-alueen liikenneturvallisuus- ja sujuvuusongelmat (Etelä-Savo 2006: 20). Samalla kaupunkikeskustan kehittäminen mahdollistuu, ja kaupungin ydinalueiden matkailullinen vetovoima paranee.

Keskustan ohittavaa tietä puuhattu useamman vuosikymmenen ajan

Savonlinnan keskustan ohittavan väylän rakentamisesta on keskusteltu 1960-luvun lopulta lähtien (Itä-Savo 26.8.1990). Tänä aikana tiehanketta on lykätty moneen kertaan, ja itse tiestäkin on esitetty useita erilaisia vaihtoehtoja. On ehdotettu esimerkiksi, että se sijoitettaisiin selvästi kaupungin ulkopuolelle saarten ja vesistöjen yli, tai rakennettaisiin nelikaistaiseksi väyläksi kaupunkikeskustan tuntumaan (mm. Savonmaa 22.5.1991; Itä-Savo 27.7.1994). Samaan aikaan tienhankkeen kanssa on pohdittu syväväylän siirtoa Kyrönsalmesta kaupungin länsipuolelle Laitaatsalmeen. Nykyiseen asuunsa tiesuunnitelma alkoi hahmottua 1990-luvun alussa, jolloin liikenneministeriön asettama työryhmä löi lukkoon tielinjauksen: Kyrönsalmen maantiesillalta Ruislahden kautta Koululahteen ja Piispanmäen ympäri Hevonpäänniemeen ja Laitaatsiltaan. Samoihin aikoihin käynnistettiin Savonlinnan keskustan aatekilpailu. Siinä haettiin ratkaisuja Olavinkadun kehittämiseen, keskustan laajenemisalueen (Hevonpäänlahden–Haislahden-alueen) maan-

käytön suunnitteluun sekä siihen liittyen ratkaisua keskustan pohjoispuolelle suunnitellun valtatie 14 ja sen rinnalla kulkevan rautatien liittämisestä kaupunkirakenteeseen (Savonlinnan kaupunki ym. 1992; Arkkitehti 1992). Tämän lisäksi tienhakkeen vaikutuksia selvitettiin asukaskyselyllä, laadittiin ympäristövaikutusten arviointi sekä selvitettiin ohitustien rakentamatta jättämisen vaikutuksia (Tielaitos 1993a; 1993b; 2000). Pitkän keskustelun ja suunnitteluprosessin jälkeen tiehanke nytkähti eteenpäin 1993, mutta kun valituskierrokset oli käyty loppuun, uutisoi Savonmaa (2.11.1995): "Ohikulkutie siirtyy ainakin 10 vuodella" (ks. myös Itä-Savo 19.7.1995).



Kuva 4. Rekkaliikennettä Savonlinnan keskustassa Olavinkadulla Oopperajuhlien aikaan.

Kuva © Hanna Kailasto, Kaakkois-Suomen tiepiiri 2006.

Tiehankkeeseen suhtaudutaan myönteisemmin

Ohitustiesuunnitelma on herättänyt Savonlinnassa ristiriitaisia tunteita koko sen suunnittelun eli lähemmäs neljän vuosikymmenen ajan. Asukkaita ovat huolestuttaneet esimerkiksi keskustan rautatieyhteyden poistuminen sekä tien vääräksi koettu mitoitus tarpeeseen nähden. On jopa esitetty, että tie siirrettäisiin maan alle kulkemaan kaupungin ali. (Mm. Savon Sanomat 28.10.1989; Itä-Savo 3.10.1989; 26.2.1994.) Erityisesti kaupunkilaiset ovat olleet huolissaan kaupungin omaleimaisen maiseman ja rantojen tuhoutumisesta (Savon Sanomat 28.10.1989; Itä-Savo 21.8.1990; 18.9.1992; HS 11.8.2006), mutta kaupunkikuvan muutos on nähty myös positiivisena eli

Olavinkadun viihtyisyyden lisääntymisenä (Itä-Savo 11.5.1990). Hankkeesta vaadittiin kansanäänestystä 1990-luvun alussa (Itä-Savo 22.1.1994; Länsi-Savo 12.4.1994), mutta vaade ei johtanut toimenpiteisiin.

Asukkaiden ohella myös paikallisen liike-elämän suhde hankkeeseen oli pitkään epäileväinen. Erityisesti keskustakauppiaat ja osa paikallisista yrittäjistä pelkäsi asiakkaiden katoamista (Itä-Savo 2.12.1993; 2.2.1994; Itä-Savo 23.3.1995; 9.2.1997). Toisaalta osa yrittäjistä on katsonut, että asiaa pitäisi viedä eteenpäin yhteisrintamassa, ettei maakunta jää "takapajulaksi" (Länsi-Savo 24.5.1994). Yrittäjien suhtautuminen tiehankkeeseen on muuttunut koko ajan myönteisemmäksi, ja tällä hetkellä Olavinkadun liikenteen vähentämisen ja keskustan kehittämisen hyödyt ymmärretään laajalti paikallisten yrittäjien keskuudessa.

Ohitustien rahoitus varmistui syksyllä 2006

Savonlinnan kaupungin keskustan ohittavan väylähankeen rahoitus varmistui syksyllä 2006. Suunnitelman mukaan valtatie 14 laskeutuu Kyrönsalmen ylittävältä sillalta kohti keskustan pohjoispuolella olevaa Koululahtea ja kulkee sen kaupungin puoleista rantaa pitkin Hevonpäänlahteen ja nykyisen rautatieaseman tuntumaan (mm. Tielaitos 1993). Tie toteutetaan kaksikaisena, ja rautatieyhteys toripysäkille säilytetään. Tien kaupunkialueella ja läheisillä vesialueilla aiheuttamia meluhaittoja pyritään estämään meluaidalla ja nopeuksien laskulla. Kokonaisuutena uuden väylän katsotaan parantavan keskustan liikenneturvallisuustilannetta sekä tie- ja katuliikenteen sujuvuutta, vaikka yksi keskustaan suuntautuvan liikenteen pullonkaula, Kyrönsalmen nostosilta, säilyy edelleen keskustan itälaidalla. Keskustan viihtyisyyttä väylä parantaa tästäkin huolimatta merkittävästi ja antaa mahdollisuuden keskustan ja kevyen liikenteen yhteyksien kehittämiseksi.

6.2.2 Matkailu ja keskustaliikenne

Liikenne hallitsee Savonlinnan keskustaa. Maanteitse Savonlinnaan saavutaan valtatie 14 pitkin, joka kulkee kaupungin läpi Olavinkatua pitkin. Savonlinnan vetovoimaisin matkailukohde Olavinlinna, jossa myös Oopperajuhlat järjestetään, sijaitsee kaupungin itälaidalla Kyrönsalmessa. Tällä suunnalla sijaitsevat myös maakuntamuseo ja Linnankadun käsityöpuodit. Olavinkadulla kulkeva liikenne ei siis suoranaisesti häiritse niitä. Myös toriin nähdessä Koululahden toisella puolella sijaitsevat Kasinosaalet toimintoihin ovat sivussa liikenteeltä, vaikka kevyen liikenteen yhteys saarille lähtee Olavinkadulta. Sen sijaan Haapasalmen kyljessä oleva tori ja matkustajasatama sijaitsevat aivan pääkadun tuntumassa. Kaupungin liikekeskustassa liikenne kulkee vilkasta ostoskatua pitkin. Kaupunkikeskustassa tai kohteiden välillä kävellen liikkuva matkailija joutuu ylittämään kadun ehkä montakin kertaa matkansa aikana. Myös hotellit ja ravintolat ovat keskittyneet pääosin pääkadun läheisyyteen. Olavinkadulla kulkeva vilkas ja raskas liikenne on siis merkittävä keskustan viihtyisyyttä ja vetovoimaa heikentävä tekijä.

Matkailu muovaa kaupunkikeskustoja

Jotta matkailukaupungit säilyttäisivät asemansa, on niiden jatkuvasti kehitettävä olosuhteitaan. Kaupunkikeskustojen autoliikennettä on viimeisen viiden-

toista vuoden aikana varsin yleisesti pyritty rajoittamaan (mm. Elkington & Hailes 1992: 47–48), sillä ruuhkaton ja pakokaasuton keskusta on koettu tärkeäksi tekijäksi varsinkin matkailukaupungeissa ja asiakkaita liikekeskustaan houkuteltaessa. Toisaalta on huomattu, että matkailija arvostaa tiivistä ja helposti hahmotettavaa kaupunkia, jossa kävely kohteelta toiselle on helppoa. Kävelyn tukeminen myös vähentää kaupunkiliikennettä, kun ihmiset jättävät auton yhdelle pysäköintipaikalle eikä sitä olla koko ajan siirtämässä pysäköintialueelta toiselle. (Law 1996: 128; 167, 171.) Christopher Law (2002: 174) katsoo, että matkailukaupungin menestyksen takeena ovat usein muut syyt kuin ne, jotka matkailijat kaupunkiin alun perin tuovat; jo se miltä kaupunki sinne saavuttaessa tuntuu, vaikuttaa siihen, millaiseksi matkailija kaupungin kokee. Ideaalissa matkailukaupungissa on voitava liikkua kävellen tai pyöräillen autoliikenteen rajoittamatta. Matkailu vaikuttaa kaupunkikeskustoihin myös muokkaamalla kaupunkirakennetta niin, että hotellit sijoittuvat kaupungin parhaille paikoille ja veden ääreen sekä lähelle ostosmahdollisuuksia (Fainstein & Gladstone 1999: 22–24).

Ohitustie mahdollistaa keskustan kehittämisen

Turismi on nopeasti kasvava elinkeinoala, ja matkailua käytetään usein kaupunkikeskustojen kehittämisen perusteena. Kaupunkitutkimuksista sekä monista keskustan kehittämishankkeista tiedetään, että suurin ostovoima liikkuu jalankulkijoiden mukana (mm. Heikkilä 1996; Heikkilä ym. 1994; 1996; 1998). Vaikka Olavinkadun liikenneturvallisuusongelmat ja ruuhkaisuus häiritsevät ennen kaikkea kaupunkilaisia, eivät turistitkaan voi välttyä liikenteen tuomilta häiriöiltä. Kun Savonlinnan ohitustiehanketta tarkastellaan puhtaasti keskustan kehittämisen, viihtyisyyden ja matkailijoiden näkökulmasta, avaa ohikulkuliikenteen siirtyminen pois keskustasta sille ja koko kaupungin matkailulle uudenlaisen mahdollisuuden luoda matkailukaupungille vetovoimainen sydän. Muualta saatujen kokemusten perusteella Savonlinnan keskustan alueen rauhoittuminen sekä liikenneturvallisuuden kohentuminen parantavat Savonlinnan matkailuimagoa ja tekevät siitä entistä vetovoimaisemman matkailukaupungin. Lisäksi keskustan ohittavan väylän rakentaminen ja keskustan kehittäminen mahdollistavat matkakeskuksen suunnittelun rautatieaseman tuntumaan, mikä voi osaltaan toimia koko Savonlinnan seudun matkailualueita yhdistävänä ja sen liikenneyhteyksiä kohentavana tekijänä.

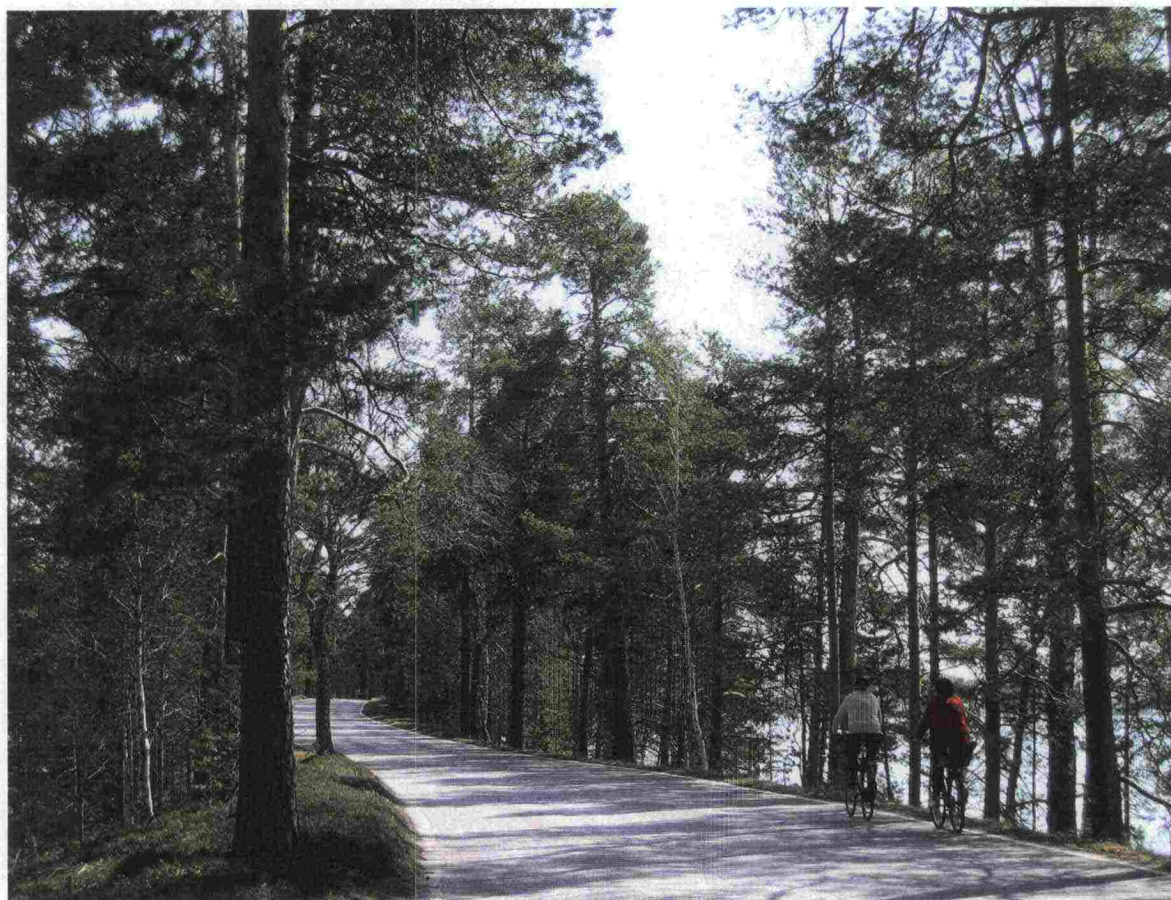
6.3 Punkaharju – tie maisemassa

Tie- ja liikenneyhteydet on usein nähty sekundaarisiksi matkailun vetovoimatekijöiksi (mm. Kauppila 1996: 12). Tie voi olla myös matkan kohde tai paikkakunnan vetovoimatekijä, kuten Punkaharjun harjutie. Joka tapauksessa tiet ovat oleellinen osa autolla tapahtuvaa matkustamista. Maisemaa halkova tie mieltyy funktionsa kautta; se johtaa johonkin paikkaan, tai se on mahdollisuus liikkua ja nähdä uusia paikkoja ja alueita. Tie maiseman osana edustaa jatkuvuutta. Tien suunta ilmentää liikkumista tilassa ja samalla korostaa ympäristönsä pysyvyyttä; tie vie jonnekin maiseman muiden elementtien pysyessä paikoillaan. (Ilmonen 1993: 9–10; Sepänmaa 2006.) Tie kulkuväylänä on reitti maisemien halki. Se on reitti, joka johdattaa matkailijan maisemien kautta kohteeseen. Tienvierimaisemat rakentavat mielikuvaa matkakohteesta ja koko matkailualueesta. Tiemaisema on siten osa matkakokemusta, ja kauniit maisemat antavat tielle matkailullista lisäarvoa. Anttonen (1998:

129) toteaa, että omaperäisen, kauniin tai muuten arvokkaaksi mielletyn maiseman näkeminen ja kokeminen on yhä yksi tärkeimmistä matkailijoiden motiiveista ja matkakohteen vetovoimatekijöistä.

6.3.1 Punkaharjun harjutie

Punkaharjun maisema on yksi Suomen tunnetuimpia; jääkauden synnyttämän kapean, metsäisen kannaksen molemmin puolin avautuu näkymä järvenselkien yli. Punkaharju sijaitsee Saimaan vesistön rannalla, Puruveden ja Pihlajaveden välissä. Punkaharjun erottaa mantereesta kaakossa Punkasalmi ja luoteessa Tuunaansalmi. Ensimmäisen tien harjulle rakensivat venäläiset vuonna 1743, sillä harjun muodostama kannas oli pitkään lyhin reitti Savonlinnasta idän suuntaan. Sata vuotta myöhemmin Punkaharjun harjualue rajattiin kruununpuistoksi. Harjua seuraileva rautatie valmistui vuonna 1908, ja 1950-luvulla harjutie päällystettiin. Vuonna 1974 rautatien rinnalle valmistui ohikulkutie, josta tuli osa valtatieta 14, ja harjutie jäi yhdystieksi. Nykyisin Metsähallituksen hoitama harjualue on osa suomalaisen luonnonsuojelun historiaa. Vuodesta 1843 valtiolle kuuluneena kruununpuistona se on yksi maan ensimmäisiä suojelukohteita, jonka suojelullisen aseman vahvisti 1990-luvun alussa laki Punkaharjun luonnonsuojelualueesta (Savonlinnan seutu 2006.)



Kuva 5. Punkaharjun harjutie.
Kuva © Jaana Nevalainen 2006.

Tie matkailun vetovoimakohteena

Punkaharjun matkailullinen vetovoima perustuu paljolti harjulla kiemurtelevaan tiehen ja sieltä puiden keskeltä avautuviin järvimaisemiin. Vaikka paikakunnalle on tullut uusia nimekkäitä kohteita, kuten Lusto ja Retretti, on harjulla kulkeva tie edelleen Punkaharjun tunnetuin matkailukohde. Molemmien puolin näkymiltään järvimaisemaan avautuvan tien vetovoima on kiistan. Autoliiton ja SF-Caravan ry:n jäsenistölle suunnatussa kyselyssä sitä pidettiin yksittäisten tieosuuksien ykkösenä (Vuoristo & Hölttä 1992: 13). Tie on siis tunnettu, mutta lähestyipä Punkaharjun harjutietä Punkaharjun kuntakeskuksen tai Savonlinnan suunnasta, jää tie lähes näkymättömiin, koska opastus vanhalle harjutielle on puutteellinen. Esimerkiksi Punkaharjun kuntakeskuksen suunnasta harjutietä lähestyttäessä opasteet viitoittavat tietä harjualueelle tai Kruununpuistoon, mutta eivät selkeästi harjutielle. Myöskään tien kokonaispituutta ei kerrota oikeastaan missään. Näkymättömissä on myös tien historia, sillä ainoa siitä kertova opastekyltti löytyy harjualueen opastuspisteestä suurin piirtein tien puolivälistä. Harjuaalue ja Kruununpuisto ovat monille harjutien tunteville vieraita, tai ainakaan niitä ei aina osata yhdistää harjutiehen. Opastus ei siis vastaa alueen tunnetuimman matkailukohteen matkailullista merkitystä.

Seudulliset olosuhteet muodostavat oman haasteensa opastusjärjestelmän informatiivisuudelle ja sen kehittämiselle. Matkakohteiden ennakoitavuuden parantaminen vaatii opastusjärjestelmän paikallisuuden kehittämistä. Opastusjärjestelmää olisi pystyttävä räätälöimään vastaamaan paikallisista olosuhteista johtuvia erityistarpeita. Näiden erityistarpeiden kartoittamiseksi sekä esimerkiksi Savonlinnan ja Punkaharjun kaltaisten laajalle alueelle sijoituvien matkailualueiden yhtenäisyyden lisäämiseksi opastusjärjestelmää tulisi tarkastella paikallisten matkailuyrittäjien näkökulmasta ja yhteistyössä heidän kanssaan. Lisäksi opasteiden kehittämisessä oli hyödyllistä saada mukaan matkailijoiden näkökulma. Esimerkiksi voisi selvittää, kuinka matkailijat hahmottavat matkailualueen ja sen kohteiden sijainnin.



Kuvat 6 ja 7. Opasteita Punkaharjun harjualueelle.
Kuvat © Jaana Nevalainen 2006.

6.3.2 Opasteet osana matkakokemusta

Se kuinka jokin kohde ihmisten mielissä määrittäytyä vaikuttaa myös opasteiden tulkintaan. Opasteet ovat yksi oleellinen osa tiellä liikkumista ja matkan sujuvuutta. Opastukseen kohdistuu paljon toiveita, ja myös sen puutteisiin kiinnitetään helposti huomiota (mm. Naalisvaara 1991; Rantakokko 1991; MEK 1994; Kemi & Mäkinen 1995; Nijkamp ym. 1996; Cambourne ym. 2000; Frochot 2000; Nash & Martin 2003; Tiehallinto 2004b; Sipiläinen ym. 2005; MEK 2005, huom. myös KTM 2006: 49). Opastuksen puutteet, kuten opasteiden pieni koko tai informaation heikko taso, nousevat usein esiin matkailijoille suunnatuissa kyselyissä. Opastusjärjestelmän kehittämiseen matkailijan näkökulmasta ei tutkimuksellisesti ole juurikaan kiinnitetty huomiota. (Mm. Naalisvaara 1991; Rantakokko 1991; MEK 1994; Tiehallinto 2004a.) Opastustarpeisiin olisi siis syytä perehtyä tarkemmin. Esimerkiksi olisi hyvä selvittää, miten matkailijat mieltävät kohteet, ja miten opastus vastaa näihin mielikuviin, millaista opastusta tarvitaan, millaista on hyvä ennakko-opastus tai miten opasteilla voitaisiin parantaa risteysten ja tietyille kohteelle johtavien reittien ennakkointia. Toisaalta vieraassa ympäristössä liikkuva matkailija tarvitsee opasteita erilaisista asioista kuin paikalliset asukkaat, joille matkasuunnat ovat usein itsestään selvyyksiä. Matkailijan on kyettävä opastuksen avulla löytämään matkansa kohde tai osattava suunnistaa kuntakeskuksen lähialueelle, vaikka opastusjärjestelmä usein kertoo vain kauempana sijaitsevan kohteen.

Opasteet lisäävät matkan sujuvuutta

Kun 1980–1990-lukujen taitteessa Teemaloma-automatkailuprojektissa pohdittiin autolla tapahtuvan matkailun tarpeita, nousivat muun muassa turvallisuus ja hyvät liikenneolosuhteet esiin. Automatkailua edistäviksi toimenpiteiksi nähtiin myös tiestöstä, viitoituksesta, opasteista ja yleensä liikenne- ja tieinformaatiosta sekä levähdysalueiden siisteydestä huolehtiminen. Tärkeäksi nähtiin myös mahdollisimman ajankohtaisen liikenneinformaation saaminen sekä vaihtoehtoisten reittien esiintuominen. Opasteiden ja viitoituksen katsottiin vaikuttavan merkittäväällä tavalla matkan onnistumiseen, mutta samalla niiden heikko palvelutaso nähtiin yhdeksi automatkailun ongelmaksi. Opasteilta toivottiin muun muassa palvelukohteiden ennakkoinnin helpottamista eli ennakkomerkintöjä sekä palvelevuutta erityisesti vieraspaikkakuntalaisille. (MEK 1994.)

Opastus nähdään yleisesti liikenteen ja liikkumisen sujuvuuteen sekä liikenneturvallisuuteen keskeisesti vaikuttavaksi tekijäksi. Erityisesti opastusmerkkien, liikennemerkkien ja tienviittojen näkyvyys, selkeys, sijoittelu ja informatiivisuus ovat tärkeitä opastusjärjestelmän toimivuuteen ja palvelevuuteen vaikuttavia tekijöitä (mm. Nijkamp ym. 1996; Cambourne 2000; Frochot 2000: 73; Tiehallinto 2004a: 11–12; 2005b; Sipiläinen ym. 2005: 29, 39). Toisaalta opasteiden toivotaan antavan ohjeita esimerkiksi leveäkaistatiellä ajamisesta (Tiehallinto 2006a: 28) tai ennakkoinformaatiota tulossa olevista palveluista. Niin ikään opasteiden toivotaan kertovan välimatkan seuraavaan vastaavaan palveluun (Tiehallinto 2004a: 11–12). Tiellä liikkujat ja erityisesti matkailijat kokevat usein, että opasteet tulevat ”liian myöhään”. Opastusjärjestelmän pitäisi pystyä tarjoamaan myös ennakkoinformaatiota kohteen lähestymisestä, jotta matkailijalla olisi riittävästi aikaa reagoida kohteelle saapumiseen (Liikenneministeriö 1998: 32). Opasteiden selkeys ja niiden antama informaatio on myös tärkeä liikenneturvallisuustekijä, sillä silloin opasteiden lukeminen nopeutuu eikä vie turhaan aikaa muun liikenteen seuraamiselta. Opasteissa tärkeää on niiden ennakoitavuus ja informatiivisuus; että opastus ohjaa oikeaan paikkaan, se on ymmärrettävä, helposti luettava ja näkyvissä tarpeeksi ajoissa. Toimivat opasteet lisäävät matkan sujuvuutta, joten opastusjärjestelmien rakentaminen on merkittäväällä tavalla matkakokemukseen vaikuttava tienpidon toimenpide. Tiehallinto on lähtenyt kehittämään palvelukohteiden opastusta esimerkiksi Keski-Suomessa (Keski-Luopa & Vaarala 2006). Myös uudet paremmin kohteen ominaisuuksista kertovat liikennemerkkit parantavat opastuksen toimivuutta ja informatiivisuutta.

Mobiilipalvelut täydentävät opastusjärjestelmää

Ajantasaista paikka-, liikenne- ja säätietoa on mahdollista välittää tien päällä liikkuvalla matkailijalla erilaisilla sähköisillä palveluilla, kuten navigaattoreilla, tienvarren vaihtuvilla opasteilla tai radiokanavien kautta (ks. Nijkamp ym. 1996). Vaihtuvilla opasteilla voidaan myös täsmentää matkailukohteiden opastusta, sillä monet kohteet, kuten esimerkiksi Punkaharjun Valtionhotelli, ovat auki vain kesäisin tai suosituimpina loma-aikoina. Perinteinen opastus ohjaa matkailijoita myös tällaisiin kohteisiin ympäri vuoden, joten vaihtuva opaste parantaa selkeästi tiedon täsmällisyyttä ja informoivuutta (ks. esim. Keski-Luopa & Vaarala 2006: 17–18). Myös radiokanavien kautta voidaan välittää tehokkaasti tietoa tieliikenteeseen vaikuttavista onnettomuuksista tai ruuhkista, säätilasta, tietöistä tai teiden kunnosta – siis monista matkaa vii-

västyttävistä tai sen olosuhteisiin vaikuttavista tekijöistä (Liikenneministeriö 1998: 33, 53, 63; Tervonen & Ristikartano 2004).

Paikannuslaitteiden, erityisesti gps-paikkannukseen sopivien matkapuhelimen, määrä kasvaa nopeasti lähivuosina, ja niiden käyttö reittien ja matkailupalvelujen etsimisessä tulee voimakkaasti yleistymään. Samalla tällä tavoin saataviin matkailu-, opastus- ja reittipalveluihin kohdistuvat vaatimukset kasvavat, ja matkailijat odottavat palvelujen vastaavan heidän tiedontarpeensa nykyistä täsmällisemmin. Matkailua ja matkailuliikennettä koskevien navigaatiopalvelujen mahdollisuudet ovat huomattavasti perinteistä opastusjärjestelmää laajemmat. Niiden avulla voidaan välittää ajantasaista liikenne- ja säätietoa suoraan autoilijalle, antaa tarkempaa ja monipuolista kohde- tai reittiopastusta, vastata ainakin osittain kansainvälisen matkailuliikenteen mukanaan tuomiin tietotarpeisiin erikielisinä palveluina, kertoa matkailijan reitin varrella olevista kohteista täydentävää informaatiota sekä esittää vaihtoehtoisia matkareittejä. (Rainio 2006; Työryhmä 2 2006.) Paikannuslaitteisiin saatavat ajantasaiset mobiilipalvelut ovat keskeinen tulevaisuuden kehittämishaaste, jossa Tiehallinnon ja matkailuelinkeinon yhteistyöllä on erityistä merkitystä. Mobiilipalveluilla voidaan merkittävällä tavalla vaikuttaa matkanteon sujuvuuteen, reittivalintoihin ja matkailijoiden tietotarpeisiin sekä lisätä näin tienpidon alueellista vaikuttavuutta.

Matkailukohteiden ja -palvelujen tienvarsimainonta

Tienvarren mainokset liittyvät erityisesti matkailukohteiden ja pysähdyspaikkojen lähialueiden opastukseen. Ne kertovat pysähdyspaikan palveluista tai opastavat johonkin matkailukohteeseen. Vaikka osa mainonnasta on asiallista ja informatiivista, on mainonnan kirjo laaja, ja mainosten joukko pahimmillaan sekava. Kesällä 2006 Tiehallinto karsi määrätietoisesti tienvarsien mainontaa, joka ainakin paikka paikoin oli ryöstäytynyt käsistä. Keskeisenä syynä mainosten karsimiseen oli niiden liikenneturvallisuukselle aiheuttama haitta. Liikenneturvaisuutta haittaavat erityisesti risteysalueille sijoitetut mainokset, sillä ne saattavat muodostaa näkemäesteitä sekä haitata tarkkaavaisuutta. Toisaalta haluttiin myös siistiä tienvierä ja parantaa näin tiemaisemaa, yhtenäistää ja tasapuolistaa lupakäsittelyä sekä lisätä tietoisuutta tienvarsimainonnan luvanvaraisuudesta. (Tiehallinto 2004d, 2006c.)

Tienkäyttäjät eivät kuitenkaan koe tienvarsimainontaa ongelmallisena, ja monet matkailupalveluita tarjoavat pienyrittäjät kokevat sen välttämättömäksi oman toimintansa kannalta (Keski-Luopa 2006: 17). Tienvarsien siistimiskampanja sai paljon julkisuutta televisiossa ja lehdissä (mm. HS 16.6.2006; huom. myös HS 27.5.2006). Asiaa puitiin myös nettikeskustelupalstoilla (mm. www.hs.fi/keskustelut: 27.–28.5.2006), joissa esiin nousivat muun muassa teiden varsien sekavat opasteet. Ainakin osaa väestöstä tienvarsimainonta siis harmittaa. Keskusteluissa tulivat esiin myös opastuksen yleensä liian paikallinen näkökulma, joka unohtaa tietämättömän vieraspaikkakuntalaisen kohteiden ennakointi- ja suunnistautumistarpeet. Matkailupalveluja tarjoavien ja muiden yritysten tienvarsiopasteet täydentävät virallista opastusta, ja varsinkin matkailukohteissa tällä on erityistä merkitystä (Tiehallinto 2006c). Siksi tulisi miettiä, onko tienvarsimainonnalle mahdollista luoda yhtenäinen standardi, jonka noudattamista valvottaisiin lupamenettelyn yhteydessä, ja jonka puitteissa yrittäjä, joka kokee virallisen opastuksen riittämättömäksi, voisi toimia ja markkinoida palveluitaan (Työryhmä 3 2006). Erityi-

sesti pienyrittäjät, joita monet maaseudun ja haja-asutusalueiden matkailuyrittäjät ovat, tarvitsevat tienvarsiopastusta matkakohteen saavutettavuuden parantamiseksi ja oman elinkeinonsa olosuhteiden kehittämiseksi.

6.3.3 Opastusjärjestelmät elämysreittien tuotteistamisessa

Mielenkiintoiset ja vaihtoehtoiset reitit, kuten museo- ja maisematiet tai reitit, joilla osa matkasta taitetaan suoraan järvimaiseman sisään vievällä lossilla, lisäävät alueen matkailullista houkuttelevuutta. Siksi ne voisikin tuotteistaa matkailukäyttöön kansallispuistojen tapaan (Laitinen 2006). Tällaisista teistä tulisi saada tieto sekä internetistä että paikannuslaitteisiin. Toisaalta tieto tulisi olla myös painettuina opasvihkoina kuten muun muassa metsähallituksen kansallispuistoesitteet. Jakelu voisi tapahtua muiden esitteiden tapaan esimerkiksi kuntien tai alueellisten matkailumarkkinointiyhtiöiden matkailuinfopisteissä Museotiet ja sillat -esitteiden rinnalla. (Vrt. Frochot 2000: 73–75.) Toisaalta tiet, joilla on esimerkiksi historiallista merkitystä, olisi syytä merkitä myös maastoon. Tiehistoriasta tulisi kertoa tien molemmissa päissä olevilla opaskylteillä. Päätieltä poikkeavat ja sinne takaisin palaavat maisemallisesti tai historiallisesti merkittävät tiet olisi hyvä varustaa tien pituudesta kertovin kyltein, jotka rohkaisisivat poikkeamaan totutulta reitiltä. Usein tie ja reitti valitaan niiden tuttuuden mukaan, mutta myös erilaiset matkustuksen syyt ja tavoitteet vaikuttavat reitin valintaan (Nijkamp ym. 1996: 97–99). Toisaalta samoja tuttuja teitä käytetään, koska vaihtoehtoisista reiteistä ja niiden pituudesta ei tiedetä tarpeeksi tai ollenkaan. Koska reitin valinta riippuu paljolti aiemmista kokemuksista, helpottaa reittitiedon saatavuus uusien reittien löytämistä. Erilaiset vaihtoehtoisten reittien tai maisema- ja museoteiden esittelyt johdattavat automatkailijoita uusille teille. Näin jo tekee internetissä tarjottava reittipalvelu, joka hakee nopeimman ohella vaihtoehtoisia reittejä, tai reittitiedon saaminen gps-paikantimeen. Tällaiset järjestelmät saattaisivat jopa purkaa lomaliikenteen ruuhkapaikkoja.

Tutkimusteemoja:

- Maiseman merkitys tien vetovoimaisuudelle
- Tienvarsien estetiikan ja tiemaisemien kehittäminen
- Mobiilimaisema: tiemaisema automatkailijan kokemana
- Tiemaiseman ja tienvarsien hoidon merkitys matkailulle ja matkailijoiden alueesta muodostamille mielikuville
- Tiemaiseman hoidon merkitys liikenneturvallisuuden ja tielläliikkujien turvallisuuden kokemiselle
- Matkailu- ja liikkumismotiivien vaikutus reitinvalintaan
- Matkailureittien/matkailuseutujen/matkailukohteiden opastusjärjestelmän kehittäminen
- Matkailu- ja maisemateiden opastustarpeet
- Kohteiden mieltämisen ja opasteiden ymmärtämisen ristiriidat
- Erilaisten matkailijaryhmien tarpeet matkailukeskittymien liikenteessä
- Matkailukeskittymien opastusjärjestelmien erityistarpeet
- Tienvarsien opastusjärjestelmän kehittäminen
- Paikallisuuden ja opastusjärjestelmän suhde – paikallisuuden haasteet opastuksen järjestämiselle
- Matkailuyrittäjien ja matkailijoiden toiveet opastusjärjestelmän kehittämiseksi

- Mobiilien opastusjärjestelmien kehittämisen haasteet Tiehallinnon ja matkailuelinkeinon yhteistyössä
- Sähköisten matkailu- ja tiepalvelujen kehittäminen
- Matkailukaupungin saavutettavuus
- Matkailukohteiden vaihtuvien ja sähköisten opasteiden kehittäminen
- Matkailukeskittymien tukeminen tienpidon toimenpitein
- Matkailukeskittymien kevyen liikenteen palveluverkoston kehittäminen
- Tienvarsien levähdyspaikkojen tarve/kehittämistarpeet matkailuelinkeinon näkökulmasta
- Tienvarsimainonnan ja kaupallisten opasteiden kokeminen matkailijoiden näkökulmasta
- Reittitiedotuksen/reittipalvelujen merkitys matkailijoiden reittivalintaan vaikuttavana tekijänä
- Tien imagoon vaikuttavat tekijät
- Suomen teiden matkailuimagot

Yhteenveto:

- Savonlinna lähiympäristöineen muodostaa yhtenäiseksi hahmottuvan mutta kohteiden sijainnin suhteen hajanaisen matkailualueen.
- Matkailun selkeä huippukausi ajoittuu heinäkuuhun, jolloin järjestetään myös Savonlinnan oopperajuhlat. Suhteellisen vilkkaita ovat myös kesä ja elokuu, mutta vuoden alkukuukaudet ovat matkailijamäärillä mitaten erityisen hiljaista aikaa.
- Keskeiset matkailukohteet sijaitsevat kuntakeskuksissa tai niiden välittömässä läheisyydessä.
- Kuntakeskusten ulkopuolella sijaitsevien matkakohteiden saavutettavuuden kannalta keskeiset tiet ovat valtatie 14 sekä seututiet 435, 464, 467, 468 ja 471.
- Matkailualueen kohteiden saavutettavuuden kannalta tärkein kulkuväline on henkilöauto. Savonlinnan ja Punkaharjun välillä matkailijat voivat liikkua myös junalla ja linja-autolla.
- Savonlinnan matkailukaupungin erityisenä ongelmana on kaupunkikeskustan läpi Olavinkatua ja valtatieta 14 pitkin kulkeva läpiajoliikenne ja sen aiheuttamat ruuhkat, jotka vaikuttavat paitsi keskustan liikenneturvallisuuteen myös sen viihtyisyyteen. Ohitustien rakentaminen keskustan pohjoispuolelle Koululahden rantaan parantaa keskustan viihtyisyyttä ja matkailullista vetovoimaa.
- Savonlinnan seudun matkailualue on suhteellisen lyhyiden välimatkojensa johdosta varsin helposti hallittavissa myös pyöräillen. Pyörämatkailua voidaan tukea kuntakeskusten välisiä kevyen liikenteen yhteyksiä kehittämällä.
- Hajallaan olevalla matkailualueella opastuksen merkitys automatkailijoiden opastamisessa ja reitin valintaan vaikuttavana tekijänä korostuu.
- Matkailualueen laajuuden takia alueen opastusjärjestelmää on kehitettävä niin matkailijoilta kuin matkailuyrittäjiltä saatavan tiedon pohjalta. Erityisen tärkeää on kehittää matkailuyrittäjien ja Tiehallinnon vuorovaikutuksen systemaattisuutta.
- Tulevaisuuden haasteena on perinteisten opastusjärjestelmää täydentävien sähköisten opastusjärjestelmien sekä paikannukseen perustuvien mobiilipalveluiden kehittäminen Tiehallinnon ja matkailuelinkeinon yhteistyönä.

7 YHTEENVETO – MATKAILUN JA TIENPIDON YHTEISET KYSYMYKSET

Matkailualueena Kaakkois-Suomi tarjoaa Suomen matkailun keskeisimpiä imagotekijöitä, joita ovat Suomen luonto järvineen. Kaakkois-Suomen maakunnat ovat suosittuja kesämatkailun ja vapaa-ajan asumisen alueita. Niiden vetovoima perustuu juuri Järvi-Suomen vesistöihin ja luontoympäristöön. Autolla matkattaessa tieltä avautuvat näkymät vaikuttavat matkailualueesta syntyvään mielikuvaan. Matkailualueetta luonnehtivat maisemat, näkymien esteettisyys ja tienvarsien siisteys ovat osa matkakokemusta. Järvi-Suomessa liikkuva matkailija odottaa erityisesti järvimaisemien näkemistä. Niinpä tienvarsien raivaaminen ja näkymien avaaminen vahvistaa alueen matkailuimagoa, edistää maiseman kokemista sekä korostaa automatkailun elämyksellisyyttä. Tienvarsien estetiikkaan vaikuttavat muun muassa bussikatokset, tienvarsitaide ja levähdyspaikkojen siisteys. Sitä vastoin villinä rehottavat pusikot ja epämääräiset mainokset ovat paitsi esteettinen haitta myös liikenneturvallisuusongelma. Esteettisyyden lisäksi avarilla näkymillä ja tienvierien raivauksella parannetaan tie- ja liikenneturvallisuutta: muun liikenteen ennakointi nopeutuu, ja esimerkiksi tielle pyrkivä hirvi on helpompi havaita ajoissa. Tien ympäristön avaruus lisää tiematkakokemuksen miellyttävyyttä ja lisää siten matkan sujuvuutta.

Tiet matkailun vetovoimatekijöinä

Tiet ovat osa matkaelämystä. Tien matkailullinen merkitys korostuu, jos sillä itsellään on vetovoimaa, joka houkuttelee valitsemaan juuri tietyn reitin. Tien matkailullinen ja elämyksellinen merkitys syntyy tien ominaisuuksista, kuten tieltä avautuvista maisemista, keskelle vesimaisemaa vievästä lossista tai talvisesta jäätiestä, tienvarren palveluista ja levähdyspaikoista sekä tienvarsien taideteoksista. Myös tiestä itsestään tai tiekohteesta voi muodostua matkailun kohde, kuten Puumalansalmen sillasta tai Punkaharjun harjutiestä. Samanlaista vetovoimaa löytyy monista museoteistä, jotka on määritelty historiallisin tai kulttuurihistoriallisin perustein.

Usein teiden viehätys ja vetovoima perustuu niiltä avautuviin näkymiin ja maisemiin. Maisematiet kulkevat korkeilla paikoilla tai vesistöjen tuntumassa, ne ovat vanhoja maaseututeitä tai vievät keskelle metsämaisemaa. Maisemallisesti vetovoimaiset ja mielenkiintoiset tiet lisäävät alueen matkailullista houkuttelevuutta. Siksi tällaiset reitit, kuten museotiet ja maisemiltaan erityiset tiet, olisi tuoteistettava matkailukäyttöön kansallispuistojen tapaan. Kyse ei ole perinteisen matkailutien luomisesta vaan erityisten tiekohteiden esiintuomisesta. Teitä koskeva informaatio olisi koottava sähköiseen muotoon internetiin, ja se tulisi olla saatavissa myös paikannuslaitteisiin. Lisäksi maisemateistä tai muuten mielenkiintoisista reiteistä täytyisi tehdä painettuja opasvihkoja, joita olisi saatavilla esimerkiksi matkailuinfopisteissä yhdessä museotie-esitteen kanssa. Historiallisten ja muiden merkityksellisten teiden varteen voisi myös sijoittaa niistä kertovia opaskylttejä. Reittivalinta tehdään usein reitin tuttuuden perusteella. Niinpä reittitiedon saatavuus internetistä tai paikannuslaitteeseen saattaisi lisätä uusien matkailureittien muodostumista ja ehkä jopa purkaa lomaliikenteen ruuhkapaikkoja. Matkailuelämyksiä tarjoavat tiet vahvistavat alueen matkailuimagoa ja matkailullista vetovoimaa. Näin vaihtoehtoisten reittien esiin tuominen tukee alueen matkailua ja vahvistaa tienpidon alueellista vaikuttavuutta.

Tienpidon toimilla vaikutetaan matkakohteiden saavutettavuuteen

Tieliikenneyhteysien kehittäminen on yksi kohteen matkailulliseen asemaan vaikuttavista tekijöistä. Hyväkuntoisen tieverkon merkitys matkailuliikenteessä on kasvanut, koska ajallisen välimatkan kutistamisesta on tullut matkustamisessa yhä tärkeämpää. Valtaosa matkailuliikenteestä on henkilöautoliikennettä, joten teiden kunto ja tieverkon kattavuus ovat oleellinen matkailualueiden muodostumiseen vaikuttava tekijä. Saavutettavuus on yksi keskeisistä matkailun haasteista, joihin tienpidolla voidaan vaikuttaa. Teiden merkitys elinkeinoelämän kuljetusketjun osana on tärkeä kriteeri, jolla arvioidaan teiden palvelutasoa, mutta myös tienpidon taloudellista järkevyyttä, joka on yksi Tiehallinnon toiminnan periaatteista. Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset keskittyvät alueellisesti. Matkailun merkitys aluetaloudelle korostuu, mitä kauemmas suurista asutuskeskittymistä ja pääkaupunkiseudusta liikutaan. Toimivat liikenneyhteydet vahvistavat alueiden ja elinkeinojen toimintamahdollisuuksia ja kilpailukykyä. Tiehallinnon ja matkailuelinkeinon tavoitteet ovat siis yhteisiä: aluetalouksien kehittäminen ja saavutettavuuden varmistaminen. Toimiva ja informatiivinen viitoitus ja opastus, hyväkuntoiset ja turvalliset tiet sekä ajantasaisen liikenneinformaation saatavuus tukevat matkailukohteiden saavutettavuutta ja sitä kautta aluetalouksien kilpailukykyä ja kehittymismahdollisuuksia.

Alemman tieverkon hyvä kunto tukee maaseutu- ja luontomatkailua

Vapaa-ajan asuminen sekä luontoon ja maaseutuun perustuva matkailu ovat merkittäviä matkailumuotoja kaikissa Kaakkois-Suomen maakunnissa, mutta erityisen tärkeitä ne ovat Etelä-Savon maakunnassa. Valtaosa vapaa-ajanasunnoista, kuten myös luontoon ja maaseutuun perustuvat matkailukohteet, sijaitsevat alemman tieverkon sekä tiekuntien hoitamien yksityisteiden varrella. Alemman tieverkon palvelutaso vaikuttaakin merkittävällä tavalla näiden matkailukohteiden tavoittamiseen, sillä kohteiden usein syrjäisen sijainnin takia henkilöauto on välttämättömyys niiden saavuttamisessa. Vaikka mökkikausi ja luontomatkailun sesonki ajoittuvatkin kesäkuukausiin, alkaa mökkimatkailu vilkastua jo keväällä ja jatkuu aina lokakuulle saakka. Tulevaisuudessa vapaa-ajan asumisen ympärivuotisuus lisääntyy, kun eläkkeelle siirtyvät suuret ikäluokat voivat käyttää mökkejään aktiivisesti myös kesäsesongin ulkopuolella. Alemman tieverkon heikko kunto erityisesti kelirikko- ja talviaikaan saattaa kuitenkin haitata mökkeilyn ympärivuotisuutta. Vapaa-ajan asumisen sekä luonto- ja maaseutumatkailun aluetaloudellisen merkityksen takia alemman tieverkon kuntoon ja sen palvelutason kehittämiseen, tai edes säilymiseen nykyisellään, on kiinnitettävä nykyistä enemmän huomiota. Samalla on pyrittävä säilyttämään tieverkon alueellinen kattavuus. Tämä on tärkeää siitäkkin syystä, että maaseudun tieverkko palvelee myös muiden elinkeinojen ja alueella asuvien tarpeita. Alemman tieverkon palvelukyky vaikuttaa merkittävästi alueiden toimintakykyyn ja maaseudun elinkeinojen olosuhteisiin sekä siten aluetalouksien kehitykseen.

Kansainvälinen liikenne tienpidon haasteena

Mökkimatkailun ohella venäläisillä matkailijoilla on huomattava merkitys Kaakkois-Suomen maakuntien matkailuelinkeinolle. Valtaosa Suomeen tulevasta venäläisistä matkailijoista saapuu maahan eteläisten rajanylityspaikkojen kautta. Kaakkoiset maakunnat ovat itärajan matkailuliikenteen kauttakulkualueita, jonka läpi kuljetaan niin pääkaupunkiseudulle kuin naapurimaakuntien hiihtokeskuksiin. Lyhyet osto- ja vapaa-ajanmatkat kuitenkin suuntautuvat useimmiten rajan lähialueille Etelä-Karjalan, Kymenlaakson ja Etelä-Savon maakuntiin. Vapaa-ajanmatkailu on jatkuvasti lisääntymässä, mikä osaltaan tuo venäläisiä esimerkiksi Järvi-Suomeen kylpylöihin ja mökkilomille. Näillä matkoillaan venäläiset liikkuvat pääasiassa henkilöautolla, ja vain ostosmatkoilla linja-auto on edelleen suosituin kulkuneuvo. Itäraja näkyy Kaakkois-Suomen teillä myös runsaana rekkaliikenteenä sekä rajanylityspaikoille johtavien teiden jopa kymmeniä kilometrejä pitkinä rekkajonoina. Liikenneinfrastruktuurin välityskyky ei pysty aina vastaamaan kasvaneiden liikennemäärien tarpeisiin, mistä seuraa ruuhkia ja vaaratilanteita muulle liikenteelle.

Kansainvälisen henkilö- ja tavaraliikenteen jatkuva lisääntyminen on luonut tienpidolle ja matkailulle uudenlaisen toimintaympäristön, jossa on sovitettava yhteen erilaisia kuljetustarpeita ja erilaisista liikennekulttuureista tulevien tienkäyttäjien odotuksia. Erilaisten liikennekulttuurien törmäys voi aiheuttaa tieliikenteessä väärinymmärryksiä ja vaaratilanteita. Myös jatkuvat raskaan tavaraliikenteen aiheuttamat ruuhkat ja niistä seuraavat vaaratilanteet voivat vaikuttaa alueen matkailuimagoon ja sitä kautta ainakin pidemmällä aikavälillä matkailijamääriin ja matkailutuloon. Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden lisääminen tienpidon toimenpiteillä muovaa siis myös matkailun olosuhteita. Vilkkaan tavar- ja matkailuliikenteen takia Kaakkois-Suomen tiepiirin teille ja niiden kunnossapidolle kohdistuu erityisiä paineita eri vuodenaikoina ja erilaisissa keliolosuhteissa. Toisaalta liikennekulttuurien erilaisuudesta aiheutuvia ongelmia olisi pyrittävä poistamaan kehittämällä erityisesti kansainväliselle matkustajaliikenteelle suunnattua tie- ja liikenneinformaatiota. Tiedonvälityksessä tärkeitä ovat niin perinteiset kuin sähköiset opasteet ja tiedonvälityskanavat. Opastuksen kehittämisessä on pyrittävä mahdollisimman laajan tiedon saamiseen työn tueksi. Niinpä kehittämistyötä on tehtävä yhdessä naapuritiepiirien ja -maakuntien sekä matkailun alueellisten ja kansallisten toimijoiden kanssa.

Ohitustie parantaa Savonlinnan matkailullista vetovoimaa

Ihmisten liikkuminen ja tiestö ovat välttämättömiä matkailuelinkeinolle. Joskus tieliikenne voi kuitenkin muodostaa matkailun häirtatekijän, kuten Savonlinnan kaupunkikeskustan läpi kulkeva liikenne. Savonlinnan kaupunki sijoittuu Pihlajaveden ja Haapaveden väliin jäävälle kannas- ja saariketjulle. Kaupungin maantieteellisen sijainnin takia valtatie 14 kulkee kaupungin keskustan läpi Olavinkatua pitkin. Niin henkilöautoliikenne kuin raskas liikenne sekä kaupungin sisäinen ja ohitusliikenne jyräävät kaupungin pääkatua ja vilkkainta kauppakatua pitkin – myös parhaimpana matkailuajana. Katu ruuhkautuu päivittäin, ja vilkas liikenne heikentää keskustan viihtyisyyttä ja yhtenäisyyttä sekä kevyen liikenteen mahdollisuuksia. Ruuhkautuva liikenne tekee Olavinkadusta pullonkaulan valtatiellä 14 kulkevalle raskaalle liikenteelle sekä haittaa Savonlinnan seudun elinkeinoelämän ja kaupunkikeskustan kehittämistä.

Jotta matkailukaupungit säilyttäisivät kilpailuasetelmansa, on niiden jatkuvasti kehitettävä olosuhteitaan. Matkailu vaikuttaa kaupunkikeskustoihin muun muassa muokkaamalla kaupunkirakennetta, sillä hotellit sijoittuvat kaupungin parhaille paikoille lähelle ostosmahdollisuuksia. Tämä kertoo myös kaupallisen keskustan ja sen viihtyisyyden merkityksestä matkailulle. Kaupunkitutkimuksista tiedetään, että suurin ostovoima liikkuu jalankulkijoiden mukana. Ruuhkaton ja pakokaasuton keskusta on varsinkin matkailukaupungeissa huomattu tärkeäksi matkailijoiden ostoskäyttäytymiseen vaikuttavaksi tekijäksi. Valtatien 14 siirtäminen Savonlinnan keskustan pohjoispuolelle parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Samalla kaupunkikeskustan kehittäminen mahdollistuu ja keskustan matkailullinen ja kaupallinen vetovoima paranee.

Tieverkko kokoaa matkailualueita

Tieyhteydet vaikuttavat niin matkailun suuralueiden kuin yksittäisten kohteiden muotoutumiseen. Useista hajallaan olevista matkailukohteista muodostuva matkailualue asettaa erityisen haasteen niin tieverkon kuin opastusjärjestelmän toimivuudelle. Vaikka tällaisen matkailualueen sisäiseen toimivuuteen voidaan vaikuttaa julkisilla liikenneyhteyksillä, on henkilöauto kuitenkin keskeinen tapa saavuttaa alueen matkailukohteet. Matkailualueen sisäistä toimivuutta voidaan kehittää myös parantamalla kevyen liikenteen yhteyksiä. Punkaharjun kaltaisissa kohteissa, jossa matkakohteet sijaitsevat suhteellisen lähellä toisiaan, matkailijat liikkuvat kohteelta toiselle usein jalkaisin tai pyöräillen. Vaikka kuntakeskusten sisäiset kevyen liikenteen reitit ovat pääosin kunnossa ja mahdollistavat kohteiden saavuttamisen, tarvitaan myös kuntakeskuksia yhdistäviä kevyen liikenteen väyliä.

Opastus ja mobiilipalvelut palvelevat matkailijaa ja matkailuelinkeinoa

Hajallaan olevalla matkailualueella opastuksen merkitys automatkailijoiden reitin ja matkakohteiden valintaan vaikuttavana tekijänä korostuu. Selkeillä ja toimivilla opasteilla voidaan myös parantaa liikenteen sujuvuutta ainakin vilkkaimmilla matkailuteillä. Matkakohteessa matkailija liikkuu tavanomaisen elinpiirinsä ulkopuolella, joten ympäristö on yleensä vierasta ja paikallistieto puuttuu. Opastusjärjestelmät on kuitenkin laadittu usein paikallisesta näkökulmasta. Tällöin ne eivät aina parhaalla mahdollisella tavalla tue muualta tulleen matkailijan tiedon tarvetta tai matkakohteen ennakointia. Toisaalta perinteisellä opastusjärjestelmällä ei aina edes kyetä vastaamaan tähän haasteeseen. Ajantasaista paikka-, liikenne- ja sää tietoa on mahdollista välittää tien päällä liikkuvalla matkailijalla erilaisilla sähköisillä palveluilla, kuten navigaattorilla ja tienvarren vaihtuvilla opasteilla. Vaihtuvat opasteet, joiden tietoja voidaan muuttaa, täsmentävät matkakohteiden opastusta, tai niiden kautta voidaan välittää tietoja esimerkiksi tie- ja liikenneolosuhteista. Paikannukseen perustuvat mobiilit opastepalvelut täydentävät kiinteitä opasteita. Paikannuslaitteet, ja erityisesti gps-paikannukseen sopivat matkapuhelimet, tulevat lisääntymään nopeasti lähivuosina. Samalla myös niiden kautta saataviin matkailu-, opastus- ja reittipalveluihin sekä liikenne- ja sää tietopalveluihin kohdistuvat vaatimukset kasvavat. Paikannuslaitteisiin saatavat ajantasaiset mobiilipalvelut ovat keskeinen tulevaisuuden kehittämishaaste, jossa Tiehallinnon ja matkailuelinkeinon yhteistyöllä on erityistä merkitystä.

Tienpidon toimilla vahvistetaan matkailun alueellista vaikuttavuutta

Matkailuelinkeinon merkitys aluetalouksiin vaikuttavana tekijänä vahvistuu jatkuvasti. Samalla myös matkailua tukevat tienpidon toimet, kuten liikenneturvallisuuden, opastusjärjestelmän ja tieverkon kehittäminen, tienvarsien raivaus ja näkymien avaaminen tai tieverkon elämyksellisyyden tukeminen (esimerkiksi lossiyhteyksiä säilyttämällä) tulevat aiempaa tärkeämmiksi niin matkailuun kuin aluetalouteen vaikuttaviksi tekijöiksi. Myös alueellisten matkailutoimijoiden ja Tiehallinnon systemaattisen vuorovaikutuksen merkitys korostuu, sillä molemminpuolinen tiedonvaihto vahvistaa toiminnan alueellista vaikuttavuutta.

8 LÄHTEET

Aga Khan, His Royal Highness Prince Sadruddin (1994). Tourism and a European Strategy for the Alpine Environment. Cater, Erlet and Gwen Lowman. Ecotourism. A Sustainable Option?, 103-110. John Willey & Sons, Chichester.

Aho, Seppo (1997). Matkailu ja alueiden kehittäminen. Teoksessa Aho, Seppo & Heli Ilola & Jari Järviluoma (toim.): Matkailu ja kehitys. Näkökulmia alueiden ja kohteiden tarkasteluun, 110-127. Lapin yliopiston matkailun julkaisuja. B. Tutkimusraportteja ja Selvityksiä 2. Lapin yliopisto, Rovaniemi.

Aira, Matti (2000). Venäläiset matkailijat ja palvelutarjonta Suomessa. Itä-Suomen Matkailun Kehitys Oy. Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja A:93, 2000, Savonlinna.

Aitchison, Cara & Nicola E. MacLeod and Stephen J. Shaw (2000). Leisure and tourism landscapes: social and cultural geographies. Routledge advances in tourism. Routledge, London.

Anttonen, Mika (1998). Lapin maiseman ja matkailun varhaisvaiheista: esimerkkinä Pallastunturi. Teoksessa Saarinen, Jarkko & Jari Järviluoma (toim.): Kestävyys luonnon virkistys- ja matkailukäytössä, 129-138. Pallas-symposium 1997. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 671. Metsäntutkimuslaitos, Rovaniemen tutkimusasema, Rovaniemi.

Arkkitehti (1992). Savonlinnan ydinkeskustan aatekilpailu. Arkkitehti-lehden irtoliite. Arkkitehti 6/1992.

Aronson, Lars (1997). Turismens hållbara utveckling? Forskargruppen Turism & Fritid. Forskningsrapport 97:8. Höskolan i Karlstad, Karlstad.

Astikainen, Tuija (1997a). Maaseutumatkailun kehittäminen. Kestävän matkailun raportteja 3. Matkailualan verkostoyliopisto ja Matkailun osaamiskeskus/Kestävä matkailukehitys, Savonlinna.

Astikainen, Tuija (1997b). Maaseutumatkailun kehittäminen. Kokonsaari ja Palokki. Teoksessa: Kestävä matkailu, 122-133. Kestävän matkailun julkaisuja 1. Matkailun osaamiskeskus ja Matkailualan verkostoyliopisto. Joensuun yliopisto, Savonlinna.

Autio, Hannele (2001). Matkan aika. Nukke- ja pukumuseon julkaisuja n:o 36. Nukke- ja pukumuseo, Tampere.

Boniface, Brian G. & Chris Cooper (2005). Worldwide destinations. The geography of travel and tourism. Fourth Edition. Butterworth-Heinemann, Oxford.

Borg, Pekka & Henna L. Lehtinen & Arvo Peltonen (toim.) (1997). Ilomantsin Kivilahti. Maaseutumatkailun kehittäminen. Kestävän matkailun raportteja 5. Matkailualan verkostoyliopisto ja Matkailun osaamiskeskus/Kestävä matkailukehitys. Joensuun yliopiston Savonlinnan täydennyskoulutusyksikkö, Savonlinna.

Borg, Pekka & Tarja Aaltonen & Terhi Rinkinen (1998). Kaikki erilaisia, kaikki samanarvoisia. Erityisryhmien luontoliikunta: Vammaismatkailun fyysiset ja asenteelliset puutteet. Matkailun osaamiskeskus, Savonlinna. Kestävän matkailun raportteja 6. Matkailualan verkostoyliopisto, Matkailunosamiskeskus/Kestävä matkailukehitys & Joensuun yliopisto täydennyskoulutuskeskus, Savonlinnan yksikkö.

Borg, Pekka & Elina Kivi & Minna Partti (2002). Elämyksestä elinkeinoksi. Matkailusuunnittelun periaatteet ja käytäntö. WSOY, Helsinki.

Burns, Peter M. & Andrew Holden (1995). Tourism. A New perspective. Prentice Hall, London.

Cater, Erlet (1994). Ecotourism in the Third World – Problems and Prospects for Sustainability. Teoksessa Cater, Erlet ja Gwen Lowman (toim.): Ecotourism. A Sustainable Option?, 69–99. John Willey & Sons, Chichester.

Cambourne, Brock & Michael C. Hall & Gary Johnson & Niki Macionis & Richard Mitchell & Liz Sharples (2000). The maturing wine tourism product: an international overview. Teoksessa Hall, Michael C. & Liz Sharples & Brock Cambourne & Niki Macionis with Richard Mitchell & Gary Johnson (toim.): Wine Tourism Around the World. Development, management and markets, 24–66. Butterworth-Heinemann, Oxford.

Coleman, Charlotte (1997). Tourist Traffic in English National Park. An innovative approach to management. The Journal of Tourism Studies 8:1, 2–15.

Coltman, Michael M. (1989). Introduction to Travel & Tourism. An International Approach. Van Nostrand Reinhold, New York.

Cooper, Christopher, John Fletcher, David Gilbert and Stephen Wanhill (2000). Rebecca Shepherd (toim.): Tourism. Principles and Practice. Second edition. Pearson education Ltd, Harrow/ Longman, New York.

Crouch, David (1999). Introduction: encounters in leisure/tourism. Teoksessa David Crouch (toim.): Leisure/tourism geographies: practices and geographical knowledge, 1–16. Routledge, London.

Davidson, Rob (1998). Travel and Tourism in Europe. 2nd Edition. Longman, Harlow.

Davydova, Olga (2006). Kansainvälisyyden haasteet tien päällä. Kokemuksia venäläisten Suomen matkailusta. Esitelmä Kaakkois-Suomen tiepiirin järjestämässä Ratin takana – tiet matkailijan näkökulmasta – matkailuseminaarissa, Savonlinna 22.8.2006.

Eagles, Paul F. J. & Stephen F. McCool (2002). Tourism in National Parks and Protected Areas. Planning and Management. CABI Publications, Oxon.

Elands, Birgit & Jaap Lengkeek (2000). Typical tourists: research into the theoretical and methodological foundations of a typology of tourism and recreation experiences. Mansholt Graduate School Leiden, Wageningen, Netherlands. Mansholt studies 21. Backhuys Publishers, Leiden, Netherlands.

Elkington, John & Julia Hailes (1992). Holidays that don't cost the earth. Victor Gollancz Ltd, London

Etelä-Karjala (2003a). Etelä-Karjalan liikennestrategia. Etelä-Karjalan liikennejärjestelmän kehittämissuunnitelma vuoteen 2020. Luonnos 28.4.2003. Etelä-Karjalan liitto, Lappeenrannan kaupunki, Imatran kaupunki, Joutsenon kunta, Kaakkois-Suomen tiepiiri, Ratahallintokeskus, Etelä-Suomen lääninhallitus.

Etelä-Karjala (2003b). Maakuntaohjelma 2003–2006. Maakuntavaltuuston hyväksymä 3.12.2003. Etelä-Karjalan liitto, Lappeenranta.

Etelä-Karjala (2005a). Etelä-Karjalan toteuttamissuunnitelma 2006–2007. Etelä-Karjalan liitto, Lappeenranta.

Etelä-Karjala (2005b). Etelä-Karjalan matkailustrategia. Analyysi matkailuelinkeinon nykytilasta. <http://www.ekarjala.fi/>

Etelä-Karjala (2006a). Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Liikennestrategia 28.4.2003 Linnea konsultit, Etelä-Karjalan liitto, Lappeenranta.

Etelä-Karjala (2006b). Etelä-Karjalan maakuntasuunnitelma 2030. Etelä-Karjalan maakuntaliitto. Lappeenranta.

Etelä-Karjala (2006bc). Etelä-Karjalan matkailustrategia 2006–2015. Ohjelasopimus. Etelä-Karjalan liitto, Lappeenranta.

Etelä-Pohjanmaan liitto (1997). Etelä-Pohjanmaan matkailun kehittämisohjelma 1997–1999. Matkailun osuus Etelä-Pohjanmaan aluekehitysohjelmaan. Etelä-Pohjanmaan aluekehitysohjelmaan kuuluvien työohjelmien julkaisusarja, no 3. Etelä-Pohjanmaan liitto ja Etelä-Pohjanmaan maaseutuelinkeinopiiri, Seinäjoki.

Etelä-Savo (2001). Etelä-Savon matkailun kehittämissuunnitelma. http://www.esavo.fi/klusterit/matkailu_kehittamissuun.pdf

Etelä-Savo (2003a). Maakuntaohjelma 2003–2006. Etelä-Savon maakuntaliitto, Mikkeli.

Etelä-Savo (2003b). Vapaa-ajan asumisen strategiset linjaukset ja toimenpiteet Etelä-Savossa. Etelä-Savon maakuntahallituksen nimeämän työryhmän loppuraportti 19.11.2003. Etelä-Savon liitto, Mikkeli.

Etelä-Savo (2004). Etelä-Savon matkailun strategiset linjaukset 2004–2006.

Etelä-Savo (2005). Etelä-Savon maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelma vuosille 2006 ja 2007. Etelä-Savon maakuntaliiton julkaisu 66:2005. Etelä-Savon maakuntaliitto, Mikkeli.

Etelä-Savo (2006). Etelä-Savon maakuntaohjelma 2007–2010. 1. luonnos 17.5.2006. Etelä-Savon maakuntaliitto, Mikkeli.

Etelä-Savon ympäristökeskus (2005). Tulevaisuus käsissäsi. Etelä-Savon ympäristöohjelma 2005–2010. Etelä-Savon ympäristökeskus, Mikkeli.

Etelä-Suomen (2001). Itä-Uudenmaan matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset v. 2001. MKTK:n julkaisu A:101. Etelä-Suomen Matkailun Kehitys Oy, Helsinki.

Fainstein, Susan S. & David Gladstone (1999). Evaluating Urban Tourism. Teoksessa Dennis R. Judd ja Susan S. Fainstein (toim.): The tourist city, 21–34. Yale University Press, New Haven, Connecticut.

Fennell, David A. (1999). Ecotourism: an introduction. Routledge, New York.

Frochot, Isabelle (2000). Wine tourism in France: a paradox. Teoksessa Hall, Michael C. & Liz Sharples & Brock Cambourne & Niki Macionis with Richard Mitchell & Gary Johnson: Wine Tourism Around the World. Development, management and markets, 66–101. Butterworth-Heinemann, Oxford.

Hall, Michael C. (2005). Tourism: rethinking the social science of mobility. Pearson/Prentice Hall, Harlow.

Hall, C. M. & Page, S. J. (1999). The geography of tourism: environment, place and space. Routledge, New York.

Hall, Michael C. & Stephen Boyd (2005). Tourism and Nature based Tourism in Pheripheral Areas: Development or Disaster. Channelview Publications, Clevedon.

Hall, Michael C. & Liz Sharples & Brock Cambourne & Niki Macionis with Richard Mitchell & Gary Johnson (2000). Wine Tourism Around the World. Development, management and markets, 24–66. Butterworth-Heinemann, Oxford.

Hallanaro, Eeva-Liisa & Matti Lindholm & Virpi Paija & Eija Putkuri & Jari Välimäki (toim.) (2002). Suomen luonto, cd-facta – kertomus ympäristön tilasta. WSOY, Helsinki.

Heggie, Travis W. & Tracey M. Heggie (2004). International and Domestic Tourist Road Safety in Hawaii Volcanoes National Park. The Journal of Tourism Studies 15:1, 51–58.

Heikkilä, Mikko (1996). Kävelykeskusta on osa uutta kaupunkikulttuuria. Asu ja Rakenna 1/1996, 32–35.

Heikkilä, Mikko & Tuomas Santasalo & Björn Silfverberg (1994). Pohjoismaisia kävelykeskustoja. Ympäristöministeriö, selvitys 5/1994. Ympäristöministeriö, Alueiden käytön osasto. Edita, Helsinki.

Heikkilä, Mikko & Seppo Karppinen & Tuomas Santasalo (1996). Suomalaisia kävelykeskustoja. Suomen ympäristö 23. Ympäristöministeriö, Alueiden käytön osasto. Edita, Helsinki.

Heikkilä, Mikko & Seppo Karppinen & Tuomas Santasalo (1998). Parempi kaupunkikeskusta – seitsemän kaupunkikeskustan kehittäminen. Suomen ympäristö 186. Ympäristöministeriö, Alueiden käytön osasto. Helsinki.

Heikkinen-Rummukainen, Marita (2000). Venäläismatkailu Etelä-Savossa. Helsingin kauppakorkeakoulu, Pienyrityskeskus, Mikkeli.

Helsingin Sanomat (27.5.2006: E2). Turkula, Timo: Epäselvät opasteet heikentävät turvallisuutta. Ennakko-opasteita pitäisi lisätä ja näkemäesteitä poistaa.

Helsingin Sanomat (16.6.2006: A10). Backman, Nils-Erik: Tiehallinto haluaa poistaa luvattomat tienvarsimainokset.

Helsingin Sanomat (28.6.2006: A4). Tuukkimäki, Paavo: Itärajan rekka-jonoista tuli riski ja riesa bussiliikenteelle.

Helsingin Sanomat (11.8.2006: C6). Auvinen, Lauri & Riitta Moisander & Kaj Nyman: Tiehanke uhkaa Savonlinnan idylliä.

Hemmi, Jorma (2005a). Matkailu, ympäristö, luonto. Osa 1. Gummerus, Jyväskylä.

Hemmi, Jorma (2005b). Matkailu, ympäristö, luonto. Osa 2. Gummerus, Jyväskylä.

Hiltunen, Mervi (2005). Liikkuminen mökille. Teoksessa Pitkänen, Kati & Ruut Kokki: Mennäänkö mökille? Näkökulmia pääkaupunkiseutulaisten vapaa-ajan asumiseen Järvi-Suomessa, 60–87. Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskuksen julkaisuja n:o 11. Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskus, Joensuu yliopisto, Savonlinna.

Hirn, Sven (1979). Imatran matkailuperinne. Mitä kulttuuri tarjoaa matkailulle, 11–12. Kaakkois-Suomen kulttuurimatkailun seminaari, Imatra, 8.–9.5.1979. MEK D: 3. Matkailun edistämiskeskus, Helsinki.

Huhtala, Maija & Anu Takku & Eija Pouta & Ville Ovaskainen (2004). Matkakohteen valintaan vaikuttavat tekijät Pohjois-suomen retkeily- ja hiihtomatoilla. Terra 116:4: 241–253.

Ilola, Heli & Seppo Aho (2003). Mikä parasta Suomessa seitsemän Euroopan maan matkailijoiden näkemänä. MEK. A: 128. Matkailun edistämiskeskus, Helsinki.

Itä-Savo (18.9.1992). Ohikulkutie silpoo Ruislahden miljöön.

Itä-Savo (22.1.1994). Noin 450 kaupunkilaista voi tehdä valtuustolle aloitteen kansanäänestyksen järjestämisestä. Savonlinnan liikennesuunnitelmat kypsyneet kansanäänestykseen.

Itä-Savo (2.2.1994). Olavinkadun yrittäjät huolissaan keskustan elinvoimaisuudesta. Ohitustien mitoitus liian raskas. Rinnakkaisväylä keventäisi liiketä keskustaa.

Itä-Savo (23.3.1995). Liike-elämä suhtautuu epäillen Savonlinnan ydinkeskustan muutokseen. Kävelykeskusta ei innostanut.

Itä-Savo (9.2.1997). Yrittäjät eivät ole yksimielisiä Savonlinnan ohitustiestä.

Itä-Savo (3.10.1989). Kaupunginhallitus evästi liikennetyöryhmää. Rautatietä ei saa purkaa metriäkään.

Itä-Savo (29.10.1989). Liikenneryhmässä esiin noussut ajatus: Päärautatieasema Pääskylahden, kiskotus säilytetään.

Itä-Savo (11.5.1990). Savonlinnan uljaat väylähankkeet hämmentävät massiivisuudellaan. Liikenneryhmässä esiin noussut ajatus: Päärautatieasema Pääskylahden, kiskotus säilytetään.

Itä-Savo (21.8.1990). Savonlinna-liike perustettiin.

Itä-Savo (26.8.1990). Savonlinnan valtuutettuja pehmitetty hankkeelle suopeiksi.

Itä-Savo (2.12.1993). Martti Kinnunen huolissaan Savonlinnan kauppasydäimestä: Ohikulkutie turmelee koko kaupungin elävän keskustan.

Itä-Savo (26.2.1994). Melu ja pöly vaivaavat jo nyt Ruislahden tienoilla asuvia.

Itä-Savo (27.7.1994). Valtion rahapula siirtää ohikulkutietä.

Itä-Savo (19.7.1995). Ohikulkutien kaavat vahvistettiin. Ympäristökeskus hylkäsi Savonlinnan ohitustietä koskevat valitukset.

Jacobsen, Jens (1996). Segmenting the use of a scenic highway. The Tourist Review 3/1996, 32–38.

Kauppila, Pekka (1997). Kuusamon talvimatkailun vetovoimatekijät. Teoksessa Aho, Seppo & Heli Ilola & Jari Järviuoma (toim.): Matkailu ja kehitys. Näkökulmia alueiden ja kohteiden tarkasteluun. Lapin yliopiston matkailun julkaisuja. B. Tutkimusraportteja ja Selvityksiä 2. Lapin yliopisto, Rovaniemi.

Kauppila, Pekka (1996). Matkailun vetovoimatekijät. Luontomatkailu 1/1996, 12–13.

Kauppila, Pekka (2000). Aluekehitys ja matkailu – tapaustutkimus eräistä pohjois-suomen seutukunnista vuosina 1988–1997. Pohjois-Suomen maantieteellisen seuran ja Oulun yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja, 1/2000. Oulun yliopistopaino, Oulu.

Kauppila, Pekka (2004). Matkailukeskusten kehitysprosessi ja rooli aluekehityksessä paikallistasolla: esimerkkeinä Levi, Ruka, Saariselkä ja Ylläs. Nordia Geographical Publications 33:1. Geographical society of northern Finland and Department of Geography, University of Oulu. Oulu.

Keane, Michael (2000). Rural Tourism and Rural Development. Teoksessa Helen Briassoulis ja Jan van der Straaten (toim.): Tourism and the environment: regional, economic, cultural and policy issues, 43–55. Kluwer Academic Publishers, Dordrecht.

Keinänen, Susanna & Anne-Mari Virtanen (1998). Laskettelijoiden loma-kohteen valinta. Matkailun edistämiskeskus. MEK E:14 1998. Valtion painatuskeskus, Helsinki.

Kemi, Terhi & Anu Mäkinen (1995). Kalajoen hiekkasärkien matkailututkimus. Kalajoen hiekkasärkkien matkailu, 2–74. Tutkimusraportti I, 1995. Nordia Tiedonantoja numero 1/1995, maantieteen laitos, Oulun yliopisto, Offset, Oulu.

Keski-Luopa, Kari & Reijo Vaarala (2006). Keski-Suomen palvelukohteiden maakunnallinen opastussuunnitelma. Tiehallinnon selvityksiä 13/2006. Tiehallinto, Jyväskylä.

Kiuru, Pertti (1997). Venäjältä ja Baltian maista Suomeen suuntautuvan matkailun taloudelliset vaikutukset Etelä- ja Itä-suomen vähittäiskauppaan. Liiketaloustieteellinen tutkimuskeskus. Sarja B 138. Helsingin kauppa-
korkeakoulu, Helsinki.

Kolomainen, Sanna (2006). Byrokraatit matkailun tukena vai esteenä? – Tiehallinnon näkökulma. Esitelmä Kaakkois-Suomen tiepiirin järjestämässä Ratin takana – tiet matkailijan näkökulmasta – matkailuseminaari, Savonlinna 22.8.2006.

Konttinen, Juha-Pekka (2006). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset – alustavia tuloksia maakunnittain, 1.6.2006. Tilastokeskus, Helsinki. <http://www.ktm.fi/index.phtml?s=1572>.

Koskela, Kyösti (1990). Laskettelijaselvitys 1990. Matkailun edistämiskeskus. MEK E:18. Valtion painatuskeskus, Helsinki.

Kosonen, Riitta & Malla Paajanen & Noora Reittu (2006). Gateway matkailu tuottaa uusia matkailualueita. Helsingin kauppakorkeakoulu. HSE Print, Helsinki.

Krzywacki, Jyrki & Minna Piispa, Leena Viitaniemi, Raili Partanen & Jari Harjunpää & Veijo Notkola (1999). Rajahaastattelututkimus – Border interview survey. Osa 3. Ulkomaiset matkailijat Suomessa vuonna 1998. 1.1.–31.12.1998. MEK A:103. Matkailun edistämiskeskus, Helsinki.

Krzywacki, Jyrki & Virve Lohikoski & Leena Viitaniemi & Päivi Berg & Eero Tanskanen (2005). Rajahaastattelututkimus. Osa 16: Ulkomaiset matkailijat Suomessa kesällä 2004, 1.6.–30.9.2004. MEK. A: 143. Matkailun edistämiskeskus, Helsinki.

KTM (2006). Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007–2013. Julkaisuja 21/2006. KTM, elinkeino-osasto. Kauppa- ja teollisuusministeriö, Helsinki.

Kymenlaakson liitto (2002). Kymenlaakson kehittämisstrategia 2002–2010. Osaamista vahvistamalla kansainväliseksi vuorovaikutusalueeksi. A: 37. Kymenlaakson liitto, Kotka.

Kymenlaakso (2003a). Kymenlaakso – liikenteen ja huippulogiikan maakunta. Kymenlaakson liikennestrategia. Liikennetyöryhmä. B: 120. Kymenlaakson liitto, Kotka.

Kymenlaakso (2003b). Kymenlaakson maakuntaohjelma 2003–2006. Kymenlaakson liitto, Kotka.

Kymenlaakso (2005a). Kymenlaakson maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelma 2006–2007. Kymenlaakson liitto, Kotka.

Kymenlaakso (2005b). Kymenlaakson maakuntasuunnitelma 2005–2015. Kymenlaakson liitto, Kotka.

Kymenlaakso (2006a). Kymenlaakson maakuntaohjelma 2007–2010. Luonnos. Maakuntahallitus 10.4.2006. Kymenlaakson liitto, Kotka.

Kymenlaakso (2006b). Kymenlaakson maakuntakaava. Taajamat ja niiden ympäristöt. Selostus. Ehdotus 20060213. Kymenlaakson liitto, Kotka.

Laakkonen, Sami (2002). Matkailun aluetaloudelliset vaikutukset: seuranta-indikaattorit ja vuoden 2000 tulokset. Kauppa- ja teollisuusministeriön kertomuksia ja selvityksiä 4/2002. Kauppa- ja teollisuusministeriö, Helsinki.

Laamanen, Juha (2006). Puheenvuoro esiselvitystyöhön liittyvässä tapauksessa Kouvolassa 27.9.2006.

Laitinen, Jukka (2006). Kaikki tiet vievät luontoon. Esitelmä Kaakkois-Suomen tiepiirin järjestämässä Ratin takana – tiet matkailijan näkökulmasta – matkailuseminaari, Savonlinna 22.8.2006.

Lampinen, Sampo & Ari Kähkönen & Peter Molin & Risto Murto & Petri Uusikylä (2006). Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso. Peruspalvelutason konkretisointi eri liikennemuodoissa. Tiehallinnon selvityksiä 15/2006. Tiehallinto, Helsinki.

Lampinen, Seppo & Ilari Karppi & Anna Saarlo & Jani Hanhijärvi (2004). Tie- ja liikenneolojen alueelliset merkitykset. Tienpidon suhde alueelliseen kehitykseen. Tiehallinnon selvityksiä 25/2004. Tiehallinto, Helsinki.

Lapin liitto (2003). Lappi – elämänvoimaa. Matkailustrategia 2003–2006. Julkaisu 10, sarja A. Lapin liitto, Rovaniemi.

Law, Christopher M. (1996). Urban tourism. Attracting visitors to Large Cities. Mansell Publishing Ltd, London.

Law, Christopher M. (2002). Urban tourism. The Visitor Economy and the Growth of Large Cities. Second Edition. Continuum, London.

Lehtolainen, Mika (2003). Teoksessa Savonlinnan koulutus- ja kehittämisskeskus: Oi jos Suomen järvet matkakohteeksi muuttuisi, 9–25. Savonlinnan koulutus- ja kehittämisskeskuksen julkaisuja n:o 9. Joensuun yliopisto. Joensuun yliopistopaino, Joensuu.

Lehtonen, Jussi (2006). Maaseudun liikkuvia palveluita tutkimassa. Luento Joensuun yliopiston maantieteen laitoksella 20.2.2006.

Leiper, Neil (1979). The Framework of tourism: towards a Definition of Tourism, Tourist and the Industry. *Annals of Tourism Research* 6: 2, 390–407.

Leppäkorpi, Matti (2005). Tieverkon opastuspisteellisten palvelualueiden kehittäminen. Opinnäytetyö. Maisemasuunnittelu, Hämeen ammattikorkeakoulu, Lepaa.

Leviäkangas, Pekka (1998). Accident Risk of Foreign Drivers – The Case of Russian Drivers in South-Eastern Finland. *Accident Analysis and Prevention* 30: 2, 245–254.

Liikenneministeriö (1998). Liikenteen ja matkailun informaatiotarpeet. Liikenneministeriön mietintöjä ja muistioita B: 21. Liikenneministeriö, Helsinki.

Loven, Lasse (2000). Kansallispuistojen liikenneongelmat – asiakasnäkökulma Kolin kansallispuistosta. Teoksessa Saarinen, Jarkko & Sinikka Jortikka & Eija Virtanen (toim.): Luonto, matkailu ja luonnonsuojelu, 123–130. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 760. Metsäntutkimuslaitos, Rovaniemen tutkimusasema, Rovaniemi.

Lumsdon, L. & S-J. Page (toim.) (2004). Transport and Tourism: Issues and Agenda for the New Millennium. Pergamon, Oxford.

Luonnonsuojelulaki (1996). 20.12.1996/1096.

LVM (2002a). Tien- ja radanpidon kriittiset palvelutasotekijät. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 29/2002. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.

LVM (2002b). Toiminta- ja taloussuunnitelma 2004–2007. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 48/2002. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.

LVM (2002c). Väylät 2030. Väestön ja elinkeinoelämän haasteet liikenneväylien pidolle. Ohjelmia ja strategioita 1/2002. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.

Länsi-Savo 12.4.1994. Savonlinnan ohitustiestä halutaan kansanäänestys.

Länsi-Savo 24.5.1994. Elinkeinoelämän näkemykset vaihtelevat. Ohitustien rakentaminen olisi jättihanke Savonlinnassa.

Maantielaki (2005). 23.6.2005/503.

Maaseutu (2000). Maaseutumatkailun strategia ja kehittämisohjelma. Maaseutumatkailu yhteistyöryhmä, Helsinki.

Malinen, Rauno (1989). Kuusamon matkailijatutkimus vuonna 1989. Teoksessa Kuusamon matkailijaselvitys vuonna 1989, 49–98. Nordia tiedonantoja. Sarja B No. 3/1989. Pohjois-Suomen maantieteellinen seura, Oulu.

Marin, Ritva (1995a). Suomalaisten matkat 1994. MEK A:97. Painatuskeskus, Helsinki.

Marin, Ritva (1995b). Ulkomaiset matkailijat Suomessa talvella 1994–1995. MEK A: 95. Painatuskeskus, Helsinki. Painatuskeskus, Helsinki.

Martikainen, Reijo (2003). Maaseutumatkailu. Toimialaraportti. KTM:n ja TE-keskusten julkaisu. Helsinki.

Matilainen, Anne & Marke Aro (2002). Luontoyrittäjyyteen liittyvät mielikuvat. Helsingin yliopiston maaseudun tutkimus- ja koulutuskeskus, Sarja B: 24. Seinäjoki.

MEK (1979). Kulttuurimatkailun kehittäminen Kaakkois-Suomessa. Mitä kulttuuri tarjoaa matkailulle, Liite 2. Kaakkois-Suomen kulttuurimatkailun seminaari, Imatra, 8.–9.5.1979. Kulttuurimatkailun kehittäminen Kaakkois-Suomessa -työryhmä. MEK D: 3. Matkailun edistämiskeskus, Helsinki.

MEK (1994). Teemaloma: automatkailuprojekti 1989–1993. Loppuraportti. Matkailun edistämiskeskus, Helsinki.

MEK (2002). Suomi kesälomakohteena – venäläisten matkanjärjestäjien näkemyksiä. Suomen matkailunedistämiskeskuksen Venäjän vastuualueen toimeksiannosta FMC Group. Matkailun edistämiskeskus, Helsinki.

MEK (2003). Lumilomailijat. Ulkomaisten matkailijoiden haastattelututkimus. MEK A: 130. Eija Ahola & Sanna Vattjus/Taloustutkimus Oy. Matkailun edistämiskeskus, Helsinki.

MEK (2005a). Ulkomaiset matkailijat Suomessa: talvi 2003–2004 : rajahaastattelututkimuksen maakohtaiset tulokset. MEK. A: 142. Matkailun edistämiskeskus, Helsinki.

MEK (2005b). Ulkomaiset matkailijat Suomessa: kesä 2004: rajahaastattelututkimuksen maakohtaiset tulokset. MEK. A: 146. Matkailun edistämiskeskus, Helsinki.

MEK (2006a). Matkailukohteiden kävijämäärät 2005. Matkailun edistämiskeskus, Helsinki.
[http://www.mek.fi/web/stats/Publish.nsf/\(pages\)/Kavijamaarat?OpenDocument](http://www.mek.fi/web/stats/Publish.nsf/(pages)/Kavijamaarat?OpenDocument)

MEK (2006b). Ulkomaiset matkailijat Suomessa: talvi 2004–2005: rajahaastattelututkimuksen maakohtaiset tulokset. MEK. A: 149. Matkailun edistämiskeskus, Helsinki.

Montanari, Armando & Allan M. Williams (toim.) (1995). European Tourism. Regions, Spaces and Restructuring, 19–40. Willey & Sons, Chichester.

Murphy, Peter, E. (1991). *Tourism. A Community Approach*. First published 1985 Methuen, Inc. Routledge, London.

Müller, Dieter K. (2002). Reinventing the Countryside: German Second-home Owners in Southern Sweden. *Current Issues in Tourism* 5:5, 426–446.

Mäntylä, Kaj & Johanna Pekkanen & Timo Sneck (1998). Haja- ja lom asumisen uudet muodot. Tulevaisuuden näkymiä ja kehittämismahdollisuuksia. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus YTK, Rakenustekniikka, B76. TKK, Espoo.

Naalisvaara, Lassi (1991). Kolarin matkailijatutkimus matkailukaudella 1989–90. Teoksessa Kolarin matkailuselvitys vuonna 1990, 11–70. Pohjois-Suomen maantieteellinen seura ry. Nordia tiedonantoja. Sarja B No. 2/1991.

Nash, R. & A. Martin (2003). Tourism in Pheripheral Areas – The Challenges for North East Scotland. *International Journal of Tourism Research* 5:3, 161–181.

National Centre for Tourism (2001). Overlander's Way Coridor Management Plan, Field Trip and Audit Report. Tourism Queensland.

Nijkamp, Peter & Gerard Pepping & David Banister (1996). *Telematics and transport behaviour*. Springer, Berlin.

Nummela, Christel & Jari Pajunen (2003). Ulkomaisten lumilomailijoiden haastattelututkimus 17.01.2003–16.4.2003. Henkilökohtaiset haastattelut. MEK A:131 2003. Taloustutkimus Oy. Edita Prima, Helsinki.

Nyberg, Lars (1995). Scandinavia: Tourism in Europe's Northern periphery, Teoksessa: Montanari, Armando & Allan M. Williams (toim.): *European Tourism. Regions, Spaces and Restructuring*, 87–107. Willey & Sons, Chichester.

Oppermann, Martin (1996). Rural Tourism in Southern Germany. *Annals of Tourism Research* 23: 1: 86–102.

Owen, R. Elwyn, David Botterill, Louise Emanuel, Nicole foster, Tim Gale, gliff Nelson and Martin Selby (1999). Perceptions from the periphery – the experience of Wales. Teoksessa Brown, Frances ja Derek Hall (toim.): *Case studies of Tourism in Pheripheral Areas*. Report 15/1999, 15–48. Tourism in the Pheripheral Areas of Europe. Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm, Nexø.

Page, Stephen J. & Tim A. Bentley & Denny Mayer & David J. Chalmers (2001). Scoping the Extent of Tourist Road Safety: Motor Vehicle Transport Accidents in New Zealand 1982–1996. *Current Issues in Tourism* 4:6, 503–526.

Pajunen, Jari & Christel Nummela & Pauliina Aro (2002). Ulkomaisten kiertomatkaillijoiden haastattelututkimus. MEK A:125. Taloustutkimus Oy. Matkailun Edistämiskeskus, Helsinki.

Palhares, G. Lohmann (2003). The Role of Transport in Tourism Development: Nodal Functions and Management Practices. *International Journal of Tourism Research* 5:5, 403–407.

Partanen, Seppo J. (2000). Kun Suomi etsi itseään viertoteiltä ja matkailureiteiltä. Teoksessa Levä, Kimmo (toim.): *Matkalla jossain Suomessa*, 9–19. Mobilia, Kangasala.

Pesonen, Ismo & Tytti Mökkönen & Tarja Hokkanen (2000). Menestyvä matkailuyritys. Edita, Helsinki.

Petridou, E. & H. Askitopoulou & D. Vourvahakis & Y. Skalkidis & D. Trichopoulos (1997). Epidemiology of Road Traffic Accidents During Pleasure Travelling: The Evidence From the Island Crete. *Accident Analysis and Prevention* 29: 5, 687–693.

Pitkänen, Kati & Mia Vepsäläinen (2003). Sinisen Saimaan Savonlinna. Vesistöjen merkitys Savonlinnan matkailuimagolle. *Alue ja Ympäristö* 32: 1: 33–45.

Pitkänen, Kati & Mia Vepsäläinen (2003). Mökille hommiin ja hiljaisuuteen – mökkeilymotiiveista. Teoksessa Vepsäläinen, Mia & Ruut Kokki: *Mennäänkö mökille? Näkökulmia pääkaupunkiseutulaisten vapaa-ajan asumiseen Järvi-Suomessa*, 161–186. Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskus julkaisuja n:o 11. Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskus, Joensuun yliopisto, Savonlinna.

Pitkänen, Kati & Ruut Kokki (2005). Mennäänkö mökille? Näkökulmia pääkaupunkiseutulaisten vapaa-ajan asumiseen Järvi-Suomessa. Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskus julkaisuja n:o 11. Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskus, Joensuun yliopisto, Savonlinna.

Pönni, Kirsi (1997). Vapaa-ajan koti pyörien päällä: suomalainen matkailuvaunuharrastus. Helsinki.

Rainio, Antti (2006). Mobiilit laitteet ja palvelut matkailijan apuna. Esitelmä Kaakkois-Suomen tiepiirin järjestämässä Ratin takana – tiet matkailijan näkökulmasta – matkailuseminaari, Savonlinna 22.8.2006.

Rantakokko, Mika (1991). Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset kolarissa 1989. Teoksessa Kolarin matkailuselvitys vuonna 1990, 71–107. Pohjois-Suomen maantieteellinen seura ry. Nordia tiedonantoja. Sarja B No. 2/1991.

Rantala, Jarkko & Harri Rauhamäki & Antti Lehtelä (2003). Elinkeinoelämä ja vähäliikenteinen tieverkko. Tiehallinnon selvityksiä 5/2003. Tiehallinto, Helsinki.

Rautamäki, Hannele (2005). Psykologinen omistajuus ja työnilo matkailualan perheyrittäjien kertomana. Teoksessa Utunen, Heini (toim.): *Kirjoituksia poluilta ja pajoista. tutkimuksia ja tapauksia suomalaiselta maaseudulta 2002–2005*. Rural Studies -yliopistoverkosto. Rural Studies -julkaisuja 1/2005. Helsingin yliopisto, Ruralia-instituutti, Helsinki.

Rinta-Porkkunen, Antti (2006). Seminaarin avaus. Seminaarin avauspuhe Kaakkois-Suomen tiepiirin järjestämässä Ratin takana – tiet matkailijan näkökulmasta – matkailuseminaari, Savonlinna 22.8.2006.

Ritchie, J. R. Brent ja Michel Zins (1978). Culture as Determinant of the Attractiveness of a Tourism Region. *Annals of Tourism Research* 5:2, 252–267.

Robinson, Henry (1976). *A Geography of Tourism*. MacDonald & Evans, London.

Ryan, Chris (1991). *Recreational tourism: a social science perspective*. Routledge, London.

Ryhänen, Hannu (2003). Oppivat yritysverkostot matkailukohteen menestystekijänä – tapaustutkimus kolmen paikallisen matkailuyritysverkoston oppimisprosesseista Järvi-suomen maaseutualueella. *Matkailualan verkostoyliopiston julkaisuja n:o 4*. Joensuun yliopisto, Matkailualan opetus- ja tutkimuslaitos, Joensuu.

Saarinen, Jarkko (1996). ”Matkailun maisemaan”: Saariselän matkailun vetovoimatekijät. Teoksessa Saarienen, Jarkko & Jari Järviluoma (toim.): *Luonto virkistys- ja matkailuympäristönä*, 49–77. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 619. Metsäntutkimuslaitos, Rovaniemen tutkimusasema, Rovaniemi.

Saarinen, Jarkko (1997). Matkailukohteen kehittyminen: esimerkkinä Saariselän matkailualueen hahmottumisprosessi. Teoksessa Aho, Seppo & Heli Ilola & Jari Järviluoma (toim.): *Matkailu ja kehitys. Näkökulmia alueiden ja kohteiden tarkasteluun*, 11–51. Lapin yliopiston matkailun julkaisuja. B. Tutkimusraportteja ja Selvityksiä 2. Lapin yliopisto, Rovaniemi.

Saarinen, Jarkko (1998). The social Construction of tourist Destinations. The process of transformation of the Saariselkä tourism region in Finnish Lapland. Teoksessa Ringer, G. (toim.): *Destinations: Cultural Landscapes of Tourism*, 154–173. Routledge, London and New York.

Saarinen, Jarkko (2000). Metsäluonnon matkailukäyttö – metsäklusterin kilpailija vai tulevaisuuden kumppani? Teoksessa Seppälä, R. (toim.): *Suomen metsäklusteri tienhaarassa*, 71–77. Wood Wisdom, Helsinki.

Saarinen, Jarkko (2001). The transformation of a tourist destination : theory and case studies on the production of local geographies in tourism in Finnish Lapland. *Nordia geographical publications* 30:1. Department of Geography, University of Oulu: Geographical Society of Northern Finland, Oulu.

Saarinen, Jarkko (2004). Luonnonsuojelu, matkailu ja aluekehitys: matkailun tutkimustarpeet ja -kysymykset Kolin kansallispuistossa. Teoksessa Loven, Lasse (toim.): *Tutkittu ja tuntematon Koli*, 103–112. Kolin kansallispuiston tutkimusseminaari 24.–25.4.2002. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 915. Metsäntutkimuslaitos, Joensuun tutkimusasema, Joensuu.

Sagberg, Fridulv (2004). Kuljettajiin vaikuttaminen liikenneympäristön suunnittelulla. *Tiehallinnon selvityksiä* 58/2004. Tiehallinto, Helsinki.

Salanne, Ilkka & Tuomo Pöyskö & Jukka-Matti laakso (2004). Kaakkois-Suomen rajaliikenneselvitys, 2003. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 14/2004. tiehallinto, Kouvola.

Salanne, Ilkka & Mari Päätaalo & Maija Mustonen (2005). Tienpidon vaikutukset kuljetusten täsmällisyyteen. Tiehallinnon selvityksiä 38/2005. Tiehallinto, Helsinki.

Santasalo (2006). Matkailukohteiden kävijämäärät 2005. MEK E:50. Tuomas Santasalo Ky. Matkailun edistämiskeskus, Helsinki.

Sarkkinen, Aini & Päivi Annamaa & Sini Tainio (2005). Yleisten ja yksityisten teiden rajapinnan tarkastelu. Tiehallinnon selvityksiä 51/2005. Tiehallinto, Helsinki.

Savon Sanomat (28.10.1989). Valtuuston pienryhmät: tiehankkeet uhkaavat Savonlinnan kaupunkikuvaa.

Savonlinnan kaupunki & Tielaitos & Valtionrautatiet & Rakennushallitus (1992). Savonlinnan ydinkeskustan aatekilpailu 10.3.1992–17.6.1992. Kilpailuohjelma.

Savonlinnan seudun matkailu (1999). Savonlinnan seudun matkailu. Itä-Savon kuntayhtymä, Itä-Suomen matkailun kehitys Oy. MKTK:n julkaisuja E:86, Savonlinna.

Savonlinnan seutu (2006). Punkaharju. <http://www.savonlinnaseutu.fi/Kiinteasivu.asp?KiinteasivuID=21163&NakymaID=1658>. 1.8.2006.

Savonmaa (22.5.1991). Tielaitos joutuu lykkäämään ohitustien rakentamista rahapulassaan. Ehkä aikaisintaan 1996, saattaa siirtyä siitakin.

Savonmaa (2.11.1995). Ohikulkutie siirtyy ainakin 10 vuodella. Suunnitelukin keskeytetään.

Sepänmaa, Yrjö (2006). The aesthetics of road, road art, and road traffic. Conemporary Aesthetics. Special volume 1: Aesthetics and mobility. www.contempaesthetics.org, 10.9.2006.

Sharples, J. M. & J. P. Fletcher (2001). Tourist Road Accidents in Rural Scotland. Scottish Executive Central Research Unit.

Sharpley, R. J. Sharpley (1997). Rural tourism. Thomson, London.

Silvennoinen, Harri & Liisa Tahvanainen & Liisa Tyrväinen (1998). Luonto ja maisema lomakohteen vetovoimatekijöinä: maatila- ja luontomatkailun erityisvaatimukset.

Sipiläinen, Petra & Esko Keskinen & Miia Heinonen (2005). Raskaan liikenteen kuljettajien käsityksiä liikenneympäristön kehittämistarpeista. Turun yliopisto. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 34/2005. Tiehallinto, Turku.

Suomen matkailun kehitys (1997). Suomen matkailun gateway-strategia vuoteen 2001. SMAK:in julkaisuja A:73. Suomen matkailun kehitys Oy, Helsinki.

Suvilehto, Kristiina & Pekka Borg & Heikki Jauhiainen (1997). Suomi venäläisten matkakohteena. Raportti Pietarissa tehdyn kyselyn tuloksista. Kestävän matkailun julkaisuja. matkailualan verkostoyliopisto ja Matkailun osaamiskeskus, Savonlinna.

TAK (2004). Venäläiset ostajina/matkailijoina Suomessa. Tutkimusraportti 2004. Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy, Lappeenranta.

TAK (2005). Etelä-Karjalan matkailun tulo- ja työllisyysvaikutus. Loppuraportti lokakuu 2005. Tutkimus- ja analysointikeskus TAK, Lappeenranta.

Tampereen yliopisto (2004). Kymenlaakson matkailustrategia 2004–2008 ja matkailun taloudelliset vaikutukset vuonna 2003. Tampereen yliopisto, Liiketaloudellinen tutkimus- ja koulutuskeskus. Kouvolan seudun aluekeskus-ohjelma ja Kotkan–Haminan seudun aluekeskus.

Tanttu, Markku (2003). Mitä vuokramökkeilijä lomallaan tekee? Katsaus Savonlinnan seutuun toiminnallisena matkakohteena. Teoksessa Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskus: Oi jos Suomen järvet matkakohteeksi muuttuisi. Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskuksen julkaisuja n:o 9. Joensuun yliopisto. Joensuun yliopistopaino, Joensuu.

Taplin, John H. E. & Min Qiu (1997). Car Trip Attraction and Route Choice in Australia. *Annals of Tourism Research* 24:3, 624–637.

Tenhunen, Jyrki & Jyri Seppälä (toim.) (2000). Alueellinen ympäristöanalyysi. Esimerkkinä Etelä-Savo. Suomen ympäristö, 383. Ympäristönsuojelu. Suomen ympäristökeskus, Helsinki.

Tervonen, Juha & Jukka Ristikartano (2004). Tieliikenteen matka-aikaisäästöjen arvo. Tiehallinnon selvityksiä 6/2004. Tiehallinto, Helsinki.

Tiehallinto (2002a). Museotiet ja -sillat. Tiehallinto, Helsinki.

Tiehallinto (2002b). Yleiset tiet 1.1.2002. Tiehallinnon selvityksiä 13/2002. Tiehallinto, Helsinki.

Tiehallinto (2003a). Tiehallinnon teiden ja siltojen kunto 2002. Tiehallinnon selvityksiä 27/2003. Tiehallinto, Helsinki.

Tiehallinto (2003b). Tie- ja liikenneolojen tavoitetila. Tiehallinto, Helsinki.

Tiehallinto (2004a). Matkailuteiden määrittely. Periaatteet. Tiehallinto, Helsinki.

Tiehallinto (2004b). Palvelukohteiden opastusjärjestelmän kehittäminen. Tiehallinnon selvityksiä 27/2004. Tiehallinto, Helsinki.

Tiehallinto (2004c). Talvikunnossapidon ja kelitiedotuksen tehostaminen. Työryhmän raportti. Sisäisiä julkaisuja 23/2004. Tiehallinto, Helsinki.

Tiehallinto (2004d). Tienvarsimainosten liikenneturvallisuusvaikutukset. Sisäisiä julkaisuja 24/2004. Tiehallinto, Helsinki.

Tiehallinto (2004e). Tienkäyttäjätyytyväisyystutkimus. Talvi 2004. Addvalue. www.tiehallinto.fi/

Tiehallinto (2004f). Yksityisteiden ominaisuus- ja kuntotiedon keruun kehittäminen, tarveselvitys. Tiehallinnon selvityksiä 23/2004. Tiehallinto, Helsinki.

Tiehallinto (2005a). Kaakkois-Suomen tiepiirin alempiasteinen tieverkko (Seutu- ja yhdystiet). Kehittämissuunnitelma. Sisäisiä julkaisuja 2/2005. Tiehallinto, Kouvola.

Tiehallinto (2005b). Opastusmerkkien luettavuus. Tiehallinnon selvityksiä 15/2005. Tiehallinto, Helsinki.

Tiehallinto (2006a). Tienkäyttäjien mielipiteet leveäkaistaisesta tiestä. Valtatie 6 Koskenkylä–Kouvola ennen-jälkeen-tutkimus. S12 pääteiden parantamisratkaisut. Tiehallinto, Helsinki.

Tiehallinto (2006b). Sorateiden hallinnan nykytilan ja tavoitetilan kuvaus. Tiehallinnon selvityksiä 10/2006. Tiehallinto, Helsinki.

Tiehallinto (2006c). Tienvarsimainonta. Toimintalinjat. Tiehallinto, Helsinki.

Tiehallinto (2006d). Yleiset tiet 1.1.2006. Kaakkois-Suomen tiepiiri. Tiehallinto, Kouvola.

Tielaitos (1993a). Valtatie 14 parantaminen välillä Aholahdi-Mertala, Savonlinna. Asukaskyselytutkimus. Tielaitos, Mikkelin piiri, Mikkeli.

Tielaitos (1993b). Ympäristövaikutusten arviointi. Valtatie 14 välillä Aholahdi-Mertala. Tiesuunnitelma. Tielaitos, Mikkelin piiri, Mikkeli.

Tielaitos (2000). Valtatie 14 Savonlinnan kohdalla 0-vaihtoehtojen vaikutus selvitys. Tielaitoksen selvityksiä 53/1998. Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri, Savonlinnan kaupunki, Savonlinna.

Tilastokeskus (2000). Matkailutilasto 2000. Liikenne ja matkailu 2000:11. Tilastokeskus, Helsinki.

Tilastokeskus (2003). Kesämökit 2003. Tilastokeskus, Helsinki.

Tilastokeskus (2004a). Kesämökkibarometri. Tilastokeskus, Helsinki.

Tilastokeskus (2004b). Savonlinnan seudun kehityksen mittarit. Tilastokeskus, Helsinki.

Tilastokeskus (2005a). Kesämökit 2004. http://tilastokeskus.fi/til/kmok/2004/kmok_2004_2005-06-17_tie_001.html

Tilastokeskus (2005b). Matkailu on alueellisesti merkittävä elinkeino. http://www.stat.fi/tup/kuntapuntari/kuntap_4_2005_matkailu.html

Tilastokeskus (2005c). Matkailutilasto 2005. Liikenne ja matkailu 2005:11. Tilastokeskus, Helsinki.

Tilastokeskus (2005d). Suomalaisten matkailu 2004. Liikenne ja matkailu 2005:9. Tilastokeskus, Helsinki.

Tilastokeskus (2006). Kesämokit. <http://tilastokeskus.fi/til/kmok/index.html>

Turunen, M. (1998). Olavinlinnan merkitys kulttuurimatkailijalle. Teoksessa Mattinen M. (toim.): Olavinlinna – maisema ja monumentti, 95–101. Alueidenkäytön osasto. Suomen ympäristö 213. Ympäristöministeriö, Helsinki.

Turunen, Mirja & Tiina Moberg (1993). Loma-asuntopalveluiden kokonaislaadun kehittäminen -esiprojekti. Projektiraportti. MKTK:n julkaisuja E:46. Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus, Savonlinna.

Työryhmä 2 (2006). Ryhmä 2: Teknologia ja mobiilit laitteet matkailijan apuna. Ratin takana – tiet matkailijan näkökulmasta -seminaari 22.8.2006 Savonlinna. Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri.

Työryhmä 3 (2006). Ryhmä 3: Matkailukeskittymät vs. hajallaan sijaitsevat kohteet. Ratin takana – tiet matkailijan näkökulmasta -seminaari 22.8.2006 Savonlinna. Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri.

Työryhmä 5 (2006). Ryhmä 5: Tiehallinnon ja matkailuelinkeinon tavoitteet, työryhmämuistio. Ratin takana – tiet matkailijan näkökulmasta -seminaari 22.8.2006 Savonlinna. Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri.

Urry, John (1999). Sensing leisure spaces. Teoksessa David Crouch (toim.): Leisure/tourism geographies: practices and geographical knowledge, 34–45. Routledge, London.

Valtioneuvosto (2003). Hallitusohjelma 17.4.2003.[www. valtioneuvosto.fi/tiedostot/pdf/fi/36117.pdf](http://www.valtioneuvosto.fi/tiedostot/pdf/fi/36117.pdf) (15.8.2006).

Valtonen, Jarkko & Marko Kelkka & Ute Große (2006). Punkaharjun harjutien kaiteiden uusiminen. Esiselvitys. Teknillinen korkeakoulu, Tietekniikan laboratorio. TKK, Espoo.

Vanhamäki, Susanna (2003). Kolin kaavoitus ja näkökulmia alueen matkailusta. Pohjois-Karjalan ympäristökeskuksen monisteita 31. Pohjois-Karjalan ympäristökeskus, Joensuu.

Vepsäläinen, Mia & Mervi Johanna Hiltunen (2001). Liikkumisen arkea Muu-Suomessa. Liikenteen ja tienpidon sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo. Joensuun yliopisto, maantieteen laitos. Julkaisuja No 9/2001. Joensuun yliopistopaino, Joensuu.

Vesterinen, Nina (2006). Saavutettavuus matkailuvalttina. Esitelmä Kaakkois-Suomen tiepiirin järjestämässä Ratin takana – tiet matkailijan näkökulmasta – matkailuseminaari, Savonlinna 22.8.2006.

Vuontisjärvi, Erkki ja Merja Lämsä (2003). Tiehallinnon ja matkailuelinkeinon välinen vuorovaikutus. Tiehallinto, Rovaniemi.

Vuoristo, Kai-Veikko (2002). Matkailun muodot. WSOY, Helsinki.

Vuoristo, Kai-Veikko (2003). Matkailun maailma. Kansainvälisen matkailun maantiede. WSOY, Porvoo.

Vuoristo, Kai-Veikko & Risto Hölttä (1992). Suomen matkailutiet. Tielaitoksen tutkimuksia 1/1992. Tielaitos, Helsinki.

Vuoristo, Kai-Veikko & Tuomas Santasalo (1991). Suomen matkailun aluerakenne 1991. MEK A:74. Matkailun edistämiskeskus, Helsinki.

Vuoristo, Kai-Veikko & Nina Vesterinen (2001). Lumen ja suven maa. Suomen matkailumaantiede. WSOY, Porvoo.

Walker, Linda & Stephen J. Page (2004). The Contribution of Tourists and Visitors to Road Traffic Accidents: A Preliminary analysis of Trends and Issues for Central Scotland. *Current Issues in Tourism* 7:3, 217–241.

Wallin, Tero & Juhani Liminka (2003). Tiehallinto ja matkailu. Esiselvitys. Tiehallinto, Rovaniemi.

Wilkman, Hilikka & Riitta Vahela-Kohonen (2005). Savonlinna 2011: selvitys Savonlinnan seudun edellytyksistä hakea Euroopan kulttuuripääkaupunkiehdokkuutta. Selvitystyö 1.1.–31.7.2005. Itä-Savon kuntayhtymä, Savonlinna.

Wilks, Jeffrey & Barry Watson & Ian J. Faulks (1999). International tourists and road safety in Australia: developing a national research and management programme. *Tourism Management* 20, 645–654.

WSP LT-Konsultit (2006). Henkilöliikennetutkimus 2004–2005. WSP LT-Konsultit Oy. Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto ja Ratahallintokeskus, Helsinki.

Ympäristöministeriö (2002). Ohjelma luonnon virkistyskäytön ja luontomatkailun kehittämiseksi. Suomen ympäristö 353. Ympäristöministeriö, Alueidenkäytön osasto, Helsinki.

Zimmermann, Friedrich M. (1995). The Alpine Region: Regional Restructuring Opportunities and constraints in a Fragile Environment. Teoksessa: OMontanari, Armando & Allan M. Williams (toim.): *European tourism: regions, spaces and restructuring*, 19–40. Wiley, Chichester.

9 LIITTEET

Seminaarikutsu, Ratin takana – Tiet matkailijan näkökulmasta	Liite 1
Seminaariohjelma	Liite 2
Seminaarin ryhmätyöskentelyn teemat	Liite 3
Seminaariin osallistujat	Liite 4
Tiehallinnon tarjoamat palvelut	Liite 5
Kaakkois-Suomen matkailukohteita maakunnittain	Liite 6

LIITE 1. SEMINAARIKUTSU

Ratin takana - Tiet matkailijan näkökulmasta

Kutsu Tiehallinnon matkailuseminaariin Savonlinnaan 22.8.2006

Aurinkoinen tervehdys Kouvolasta!

Kaakkois-Suomen tiepiiri järjestää yhdessä Matkailualan verkostoyliopiston kanssa matkailuaiheisen seminaarin Savonlinnassa 22.8.2006. Seminaarin tavoitteena on löytää kehittämiskohteita ja uusia ideoita, joilla tienpitäjä voi palvella paremmin matkailijoita ja matkailuelinkeinoa. Seminaari on osa tiepiirin ja verkostoyliopiston matkailunkehittämishanketta.

Seminaari rakentuu aamupäivän alustuksista sekä iltapäivän työpajoista ja niiden purkamisesta. Alustuksissa pohditaan tie- ja liikenneolojen merkitystä matkailulle matkailuelinkeinon ja matkailijan näkökulmista. Iltapäivällä jakaudutaan ryhmiin, joista kullekin annetaan liikkumiseen, opastukseen, tieverkon palvelutasoon tai tiestön kunnossapitoon liittyvä aihe pohdittavaksi. Seminaarin lopuksi tulokset käydään yhdessä läpi ja niistä tehdään yhteenveto.

Matkailuteemaan liittyen haluamme tarjota autoilijoille vaihtoehtoisen reitin Savonlinnaan saapumiseksi tai sieltä palaamiseksi. Reitin varrella voi olla kauniita luonto- tai kulttuurimaisemia ja muita matkailijoita kiinnostavia kohteita. Karttaan on merkitty reittiohjelman antama arvioitu ajoaika, joka yleensä on kestoltaan enintään 20 minuuttia pitempi kuin nopein reitti. Todelliseen ajoaikaan vaikuttavat luonnollisesti myös sää- ja liikenneolot.

Seminaariohjelma seuraa kutsun liitteenä. Seminaari on osallistujille maksuton. Lisätietoja aiheesta antaa tiepiirin matkailuyhdyshenkilö Hanna Kailasto. Osallistumisesta pyydetään ilmoittamaan 10.8.2006 mennessä Anita Airaksiselle sähköpostilla anita.airaksinen@tiehallinto.fi, puhelimitse 0204 22 6227 tai alla olevaan postiosoitteeseen. Mikäli ette koe olevanne organisaatiossanne oikea henkilö kutsun vastaanottajaksi, pyydämme toimittamaan kutsun eteenpäin.

Tervetuloa!

Ystävällisin terveisin,

Antti Rinta-Porkkunen
Tiejohtaja
Kaakkois-Suomen tiepiiri

Liitteet: Seminaariohjelma
(Ajo-ohje seminaaripaikkaan
Vaihtoehtoinen ajoreitti Savonlinnaan)

LIITE 2. SEMINAARIOHJELMA

Ratin takana - Tiet matkailijan näkökulmasta

Tiehallinnon matkailuseminaari Savonlinnassa tiistaina 22.8.2006

Seminaariohjelma

klo	9.00	Kahvi
	9.30	Seminaarin avaus. Tiejohtaja Antti Rinta-Porkkunen, Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri
	9.45	Saavutettavuus matkailuvalttina. Erityisasiantuntija Nina Vesterinen, Kauppa- ja teollisuusministeriö
	10.15	Byrokraatit matkailun tukena vai esteenä? – Tiehallinnon näkökulma. Asiakkuussuunnittelija Sanna Kolomainen, Tiehallinto, Lapin tiepiiri
	10.45	Tauko
	10.55	Kansainvälisyyden haasteet tien päällä – Kokemuksia venäläisten Suomen matkailusta: tutkija Olga Davydova, Joensuun yliopisto, Karjalan tutkimuslaitos
	11.10	Kaikki tiet vievät luontoon – Tiestön merkitys maaseudun matkailuelinkeinolle. Luontomatkailuyrittäjä Jukka Laitinen, Saimaa Holiday
	11.25	Mobiilit laitteet ja palvelut matkailijan apuna: koordinaattori Antti Rainio, ITS Finland, Navinova Oy
	12.00	Lounas
	13.00	Työpajat: ryhmiin jakautuminen, aiheiden jakaminen, ryhmätyön teko, kahvi ryhmätyötiloissa
	14.15	Työpajojen purku
	15.45	Seminaarin yhteenveto
	16.00	Seminaari päättyy

LIITE 3. SEMINAARIN TYÖRYHMÄTYÖSKENTELYN TEEMAT

Matkailuseminaari Savonlinnassa 22.8.2006

Ohjeita ryhmiin ja työryhmien teemat

Kaikissa ryhmissä voidaan käsitellä aihekohtaisten kysymysten lisäksi
matkailuelinkeinon kannalta

- Tiehallinnon ja matkailualan yhteisiä tavoitteita
- millaisia palveluja Tiehallinnolta matkailualalla kaivataan, mikä on tarpeellista ja miten palveluja voisi parantaa
- liikenneturvallisuutta
- pitävätkö osallistujat seminaaria tarpeellisenä

RYHMÄ 1: Tiemaisema ja tienvarsien esteettisyys

1. Tienvarsien raivaus ja nitto - kuinka parhaimmalla tavalla tienkäyttäjää?
2. Kuinka tienvarsimaisema vaikuttaa liikenneturvallisuuteen?
3. Levähdys- ja pysähdysalueiden viihtyvyys ja siisteys - kuinka vastata esim. luvattomaan jätteen tuontiin ja ilkeisiin?
4. Tienvarsimainonta matkailijan näkökulmasta: hyödyllistä tietoa, sekavaa informaatiotulvaa vai hylättyjä virityksiä maisemaa pilaamassa?
5. Meluaitojen ja -kaiteiden maisemaan soveltaminen
6. Tienvarsitaide - mielenkiintoinen lisä tiemaisemassa vai resurssien tuhlausta?
7. Bussipysäkkikatokset - rakennetaanko yhteistyössä kuntien kanssa "punaisia tupia" vai pitäisikö määrärahat kohdentaa johonkin muualle?

RYHMÄ 2: Teknologia ja mobiilit laitteet matkailijan apuna

1. Miten lisääntyvä sähköinen tiedotus vaikuttaa perinteisen opastuksen tarpeeseen?
2. Ennen matkaa tarvittava tieto vs. matkan aikana tarvittava tieto
3. Mitä matkailija odottaa Tiehallinnon sähköisiltä palveluilta?
4. Kuinka matkailija kokee muuttuvat nopeusrajoitusnäytöt?
5. Kuinka ulkomaalaiset matkailijat huomioidaan suomenkielisessä liikenteen tiedottamisessa?
6. Kuinka lisääntyvä määrä teknisiä laitteita vaikuttaa autoilijan keskittymiseen ja huomiokykyyn?
7. Kuinka nopeasti navigointilaitteiden yms. voidaan ajatella yleistyvän?

RYHMÄ 3: Matkailukeskittymät vs. hajallaan sijaitsevat kohteet

1. Otetaanko nykytilanteessa matkailukeskittymien korkeammat hoitovaatimukset riittävän hyvin huomioon Kaakkois-Suomessa?
2. Kuinka paljon opastuksella on vaikutusta liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen?
3. Minkä tasoista etukäteisvalmistautumista nykyinen opastus vaatii ja minkälaisella valmistautumisella matkailijan pitäisi voida löytää perille?
4. Millaista opastuksen tulisi olla, eli pitäisikö jokaiselle yritykselle olla omat opasteet vai voitaisiinko käyttää yhteistä infotaulua kohteita ennen sijaitsevalla taukopaikalla?
5. Millaisia kartoja tarvitaan?

RYHMÄ 4: Raskaan liikenteen vaikutus Kaakkois-Suomen matkailuun

1. Vaikuttaako raskas liikenne haitallisesti matkailuelinkeinon harjoittamiseen ja matkailun kehittämiseen - miten ja miksi?
2. Vaikuttaako raskaan liikenteen määrä reittivalintoihin tai lomakohteen valintaan?
3. Voisiko opastuksella tai rajoituksilla vaikuttaa raskaan liikenteen ja matkailuliikenteen keskinäiseen sujuvuuteen?
4. Kuinka matkailija kokee suuren raskaan liikenteen määrän?
5. Millä keinoilla voitaisiin vaikuttaa matkailijan asenteisiin tai kokemukseen raskaasta liikenteestä esim. matkan vaarallisuutta lisäävänä tai sujuvuutta vähentävänä tekijänä?

RYHMÄ 5: Tiehallinnon ja matkailuelinkeinon tavoitteet

1. Mitä yhteisiä tavoitteita Tiehallinnolla ja matkailuelinkeinolla on?
2. Millä keinoilla voitaisiin pyrkiä näiden yhteisten tavoitteiden saavuttamiseen?
3. Missä matkailualan työryhmissä, tapahtumissa ja seminaareissa Tiehallinnon edustusta kaivattaisiin?
4. Mistä Tiehallinto voi saada esim. toimialatietoa matkailuelinkeinon nykytilasta ja tulevaisuudesta, ja kuinka tätä tiedonsaantia voitaisiin parantaa?
5. Kuinka paljon Tiehallinnon tarjoamia palveluita (esim. levähdysalueet) kaivataan tien päällä, ja kuinka matkailuelinkeino kokee Tiehallinnon palveluiden tarpeellisuuden?

LIITE 4. SEMINAARIN OSALLISTUJAT

Seminaarin osallistujat:

Ahola Niina	Verlan tehdasmuseo
Ahonen Mari	Lomakylä Järvisydän, Saimaa Holiday
Airaksinen Anita	Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri
Alanen Hannu	Lappeenrannan Seudun Elinkeino ja Matkailu Oy
Davydova Olga	Joensuun yliopisto, Karjalan tutkimuslaitos
Hiltunen Mervi	Joensuun yliopisto, Matkailualan verkostoyliopisto
Huttunen Tommi	Tiehallinto, Savo-Karjalan tiepiiri
Hyyryläinen Harri	Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kailasto Hanna	Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kalpio Laila	Savonlinnan seudun yrityspalvelut
Kapanen Kari	Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri
Keski-Luopa Kari	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Kokki Pia	Etelä-Savon kauppakamari
Kolomainen Sanna	Tiehallinto, Lapin tiepiiri
Korpela, Kari	Tiehallinto, Hämeen tiepiiri
Kyöstiö Pipsa	Kotkan kaupunki/matkailupalvelu
Laamanen Juha	Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri
Laitinen Jukka	Saimaa Holiday Oravi
Laukkanen Pekka	Etelä-Savon maakuntaliitto
Lautanen Timo	Joensuun yliopisto/Spatia
Lindell, Mikko	Suomen maaseutumatkailuyrittäjät ry
Majuri Ville	Verlan tehdasmuseo
Moisio Urpo	Etelä-Karjalan liitto
Nevalainen Jaana	Joensuun yliopisto, Karjalan tutkimuslaitos
Ollikainen, Eila	Autoliitto, matkailupäällikkö
Pekkinen Aija	Saimaan Matkailu ry
Peltonen Arvo	Joensuun yliopisto
Pilli-Sihvola Yrjö	Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri
Rainio Antti	ITS Finland, Navinova Oy
Rinta-Porkkunen Antti	Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri
Ritola-Pesonen Ulla	Joensuun yliopisto, matkailualan verkostoyliopisto
Sarlin Tuula	Tiehallinto, Turun tiepiiri
Tuunanen Pia	Etelä-Savon maakuntaliitto
Uusnäkki Harri	Liikenne- ja viestintäministeriö
Vanhala Toni	Kymenlaakson liitto
Vauhkonen, Jarmo	Etelä-Savon maakuntaliitto
Vepsäläinen, Mia	Joensuun yliopisto, Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskus
Vesterinen, Nina	Kauppa- ja teollisuusministeriö

LIITE 5. TIEHALLINNON TARJOAMAT PALVELUT

Tiehallinnon matkailijoille tarjoamat palvelut

Tiehallinnon keskeisin matkailijoille tarjoama palvelu on tienpito, teistä ja teiden kunnosta huolehtiminen. Lisäksi Tiehallinnon vastuulla ovat levähdyspaikat palveluineen, viitoitus ja opastusmerkinnät, museokohteiden (esim. tiet ja sillat) merkintä ja ylläpito, maisemagalleriat sekä matkailutiet. Palveluja tarjotaan myös Tiehallinnon internet-sivuilla (www.tiehallinto.fi), joilta löytyy muun muassa tienumero- ja tietyökarttoja, tietoa tiesästä ja liikennehäiriöistä sekä levähdysalueista. Internet-sivuilta löytyvät palvelut on listattu alla olevassa luettelossa:

Tienkäyttäjän linja:

Tielläliikkuajat voivat välittää muille tienkäyttäjille ajankohtaista tietoa teiden kunnosta ja liikennettä hankaloittavista asioista soittamalla tienkäyttäjän linjalle 0200 2100. Tienkäyttäjän linjalle ilmoitetut ja matkantekoa haittaavat häiriöt välitetään suoraan tietä hoitaville urakoitsijoille ja tarvittaessa muille viranomaisille. Liikkumista vaarantavat ja merkittävästi haittaavat puutteet korjataan heti. Linjan kautta tuleva palaute vaikuttaa myös suoraan esimerkiksi talvihoidon tason määrittelyyn. Liikennekeskus tiedottaa olosuhteista radion ja muiden joukkotiedotusvälineiden välityksellä.

Kartat verkossa:

- Autoilijan tiekartta
- E- ja TEN -tienumerokartta
- Tienumerokartta
- Erikoiskartat
- Tietyökartta (myös painettuna)
- Kesänopeuskartta
- Talvinopeuskartta
- Talvihoitoluokat
- Liikennemääräkartat
- Palvelut kartalla
- Levähdysalueet maanteiden varsilla
- Lauttapaikat
- Nopeusnäytöt (yleiskartta)
- Nopeusnäytöt (alueittain)

Tietoa teistä, liikenteestä ja apua matkan suunnitteluun verkossa:

- Tieinfopisteet
- Liikenteen tiedotus
- Liikennetilanne
- Kelikamerat
- Liikennehäiriöt
- Tiesää ja keli
- Kelikamerat
- Liikennetilanne
- Tietyöt
- Lautta-aikataulut

Tietoa matkan suunnitteluun ja matkanteon avuksi verkossa:

- Tieinfopisteet
- Nopeusnäytöt
- Tietyökartta
- Talviliikenne
- Kelirikko ja painorajoitukset
- Matkailuvinkkejä tien päälle
- Tiesää-, keli- ja liikennetilanne
- balticroads.net -tiesääpalvelu
- Välimatkalaskuri
- TMC-palvelu
- Rajakamerat
- Liikennemerkkit
- Eritasoliittymien numerointi
- Kuntataulukko
- Lisäksi tiehallinnon sivuilta löytyy linkkejä muiden palvelutuottajien reitinsuunnittelupalveluihin

Palvelut mobiilikäyttäjille:

Tiehallinto ei itse suoraan toimita tietoja niin sanottuun mobiilikäyttöön (esimerkiksi matkapuhelimiin), vaan näitä palveluja saa Tiehallinnon yhteistyökumppaneilta, jotka sovittavat ja tarjoavat Tiehallinnon tietojärjestelmistä hankkimiaan tietoja mobiililaitteisiin (mm. www.liikkujat.com (Tieliikelaitos), www.viisas.com (VIISAS Communications) ja www.liikennetampereella.fi (Tampereen kaupunki).

LIITE 6. KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIALUEEN MATKAILUKOhteita MAAKUNNITTAIN*

Etelä-Karjalan matkailukohteita ja -tapahtumia:

Imatra: Kylpylä Taikametsä, Imatran koski, Imatran Valtionhotelli, Imatran kruununpuisto, Kolmen ristin kirkko, Imatran taidemuseo, Karjalainen kotitalo, Imatra Big Band Festival

Joutseno: Joutsenon kirkko, Myrsky-patsas, Konnunsuon vankilamiljö, Raipparangaistuspetäjät

Lappeenranta: Lappeenrannan linnoitus, Hiekkalinna, Etelä-Karjalan taidemuseo, Etelä-Karjalan museo, Ratsuväkimuseo, Lappeenrannan satama, Saimaan kanava, Wolkoffin talomuseo

Lemi: Itsenäisyyden polku, Lemi-Lappeenranta musiikkijuhlat

Parikkala: Siikalahti, Parikkalan kirkko, Uukuniemen kirkko, Honkakylän kaupamuseo, Papinniemen arkeologinen autiokylä, Itä-Suomen Meijerimuseo

Rautjärvi: Kollaa-museo, Kotiseutumuseo, Hiitolanjoki, Haukkavuori, Junkkarikämpä

Ruokolahti: Rantalinna, Kirkonmäki, Kalliomaalaukset, Salpalinja, Kanavat, Haukkavuori, Utulan harjualue

Savitaipale: Kärnäkosken linnoitusalue, Partakoski, Rahikkalan tuulimylly, Hakamäen museoalue, Europaeus-museo, Kirkonrakentajien museo

Suomenniemi: Louhtavuoren kalliomaalaukset, Lindbergin torniateljee, Etelä-Karjalan maitotie, Nikkisen torppa, Lyytikälän talomuseo, Puinen ristikirkko

Taipalsaari: Taipalsaaren puukirkko, Kotiseututalo Röytsy, Lainajyvästön makasiini, Kuivaketveleen linnavuori

Ylämaa: Salpalinja, Pätärin talomuseo, Joutsenkoski, Jalokivikierros, Jalokivimuseo, Kivikeskus

Etelä-Savon kuntien matkailukohteita ja -tapahtumia:

Enonkoski: Koloveden kansallispuisto

Haukivuori: Saksala ArtRadius, Häkkilän polun retkeilyreitti, Suolentiksen MM-kilpailut

Heinävesi: Valamon luostari, Lintulan luostari

Hirvensalmi: Harmaakivikirkko, Kissankosken tehdasmiljö, Lepola – Ahti Karjalaisen synnyinkotimuseo

Joroinen: Joroisten kirkko, Wanha Meijeri, Torstilan kartano, Maanpuolustusmuseo, Kotkanpolun luontopolku

Juva: Nuijasodan muistomerkit, Puutaidenäyttely Etsikko, Gottlundin torppa, Kielkallion pyyntikuopat, Uimasalon kalliomaalaukset, Metsäkansan karkelot

Kangasniemi: Kangasniemen kirkko, Juhani Saksalan KiviGalleria, Pekka Hiltusen taidelinna, Naarajoen melontareitti, Rapalan kalliot ja luolat, Kutejärven luontopolku, Puulagolf, Kangasniemen musiikkiviikot

Kerimäki: Kerimäen kirkko, Kerigolf, Suomen Järvikalastusmuseo, Kerimäen kalasatama, Hytermä

Mikkeli: Kenkävero, Visulahti, Päämajamuseo, Ollinmäen viinitila, Viestikeskus lokki, Mikkelin Klubi, Jalkaväkimuseo, Mannerheimin salonkivaunu, Anttolanhovi, Mikkelin musiikkijuhlat, Ballet Mikkeli

Mäntyharju: Taidekeskus Salmela, Iso-Pappilan museoalue, Veteraanipuisto ja korsumuseo, Tyryn viinitila, Päin mäntyä -tapahtuma

Pertunmaa: Vanha-Rantalan talomuseo, Kuuselan kalmisto

Pieksämäki ja Pieksänmaa: Savon radan museo, Irjun kotimuseo, Jäppilän museo, Moision kartano, Iso-Pappila – Kulttuuripappila Sylvi, Virtasalmen perinnepuisto

Punkaharju: Taidekeskus Retretti, Suomen metsämuseo ja metsätietokeskus Lusto, Punkaharjun harjualetta, Punkaharjun harjutie, Punkaharjun Valtionhotelli, Punkaharjun Kesämaa, Punkaharjun luonnonsuojelualueen opastuskeskus, Punkaharjun vanha asema, Putikon kylämiljö, Putikon Kartano, Metsäkulttuuripäivät, Moottorisahauksen SM-kilpailut

Puumala: Puumalansalmen silta, Kukonharjun kanava, Pistohiekka, Salpalinja-bunkkeri, Liehtalan kalastus- ja pienviljelytila, Sahan museo, Vihreän kulan retkeilyreitti, Siltakemmakat

Rantasalmi: Korhola Holiday: kotieläinpiha ja museot, Linnansaaren kansallispuisto, Oskari – Linnansaaren kansallispuiston luontokeskus, Parkumäen kylämiljö ja muistiomerkki, Akvarellikesä

Ristiina: Astuvan Salmen kalliomaalaukset, Kreivinpohja, Sinisen Saimaan taideinstituutti

Savonlinna: Olavinlinna, Linnankatu, Savonlinnan tori, Kasinosaaret (Vääräsaari, Verkkosaari, Sulosaari), sisävesiristeilyt, Maakuntamuseo, Museo-laivat, Kasinosaaren kesäteatteri, Nukkemuseo Suruton, Savonlinna-sali, Savonlinnan taidemuseo, Savonlinnan kaupunginteatteri, Savonlinnan kirkko, Savonlinnan pikkukirkko, Nestori – Saimaan luontokeskus, Laittaatsillan telakka ja uittoväylä, Rauhanlahti, Putkinotko, Savonlinnan oopperajuhlat, Timo Mustakallio laulukilpailu, Saimaa bailaa, Pyhän Olavin päivä, Kännykänheiton MM-kisat

Savonranta: Vuokalan koskipuisto, Koloveden kansallispuisto, A. O. Väisänen symposium ja Puol'villaset

Sulkava: Vilkaharju ja Linnavuori, Sulkavan suvisoudut

Kymenlaakson matkailukohteita ja -tapahtumia:

Anjalankoski: Ankkapurhan luontopolut ja teollisuusmuseo, Sippolan hovi, Sippolan kotiseutumuseo, Anjalan kartanomuseo

Elimäki: Mustila Arboretum, Mustilaviini, Moision taide- ja pitokartano, Peipolan taidekesä

Hamina: Hamina Bastioni, Samovaarimuseo, Kaupunginmuseo, Myllykylän mylly, Hamina Tattoo

Jaala: Verlan tehdasmuseo, Viiniverla, Huhdasjärven museoalue, Liikasenmäen sotilasvirkatalo

Kotka: Maretarium, Kymenlaakson maakuntamuseo, Jäänmurtaja Tarmo, Langinkosken keisarillinen kalamaja, Lentomuseo, Kultaan koskialue, Kotkan meripäivät

Kouvola: Tykkimäen huvipuisto, Kaunisnurmen museo- ja käsityökortteli, Pienoisrautatie-museo, Mielakan rinnekeskus, Kasarmialue

Kuusankoski: Kotiseututalo, Palomuseo, Työväen asuntomuseo

Luumäki: Kalliomaalaukset, Kannuskoski, Lusikkovuoren luola, P. E. Svinhufudin kotimuseo, Salpalinja, Taavetin linnoitus

Miehikkälä: Salpalinja-museo, Jatulintarhat, kotiseutumuseo, Suur-Miehikkälän kotiseutumuseo, Pelimannipäivät

Pyhtää: Kymijoen kosket, Itäisen Suomenlahden kalliosaaret, Putinsaaren ja Papinsaaren lehdot, Ristisaaren ketoalueet

Valkeala: Repoveden kansallispuisto, Kuutinkanava ja uittoränni, Lapinsalmen riippusilta, Elvingin torni, Hirsmäen museoalue

Virolahti: Salpakeskus, Virolahden bunkkerimuseo, Itäisen Suomenlahden kansallispuisto, Virolahden kotiseutumuseo, Pyterlahden louhokset

*Luettelon tarkoituksena ei ole antaa tyhjentävää esitystä alueiden ja kuntien matkailusta, vaan kuvata Kaakkois-Suomen tiepiirin alueen erityyppisiä matkailukohteita. Matkailukohteet on koottu kuntien ja maakuntien matkailuesitteistä sekä kuntien internet-sivuilta.

ISSN 1459-1553
ISBN 978-951-803-828-6
TIEH 3201038